Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9487**
14. Wahlperiode 03. 06. 2002

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung zur „Maritimen Sicherheit auf der Ostsee“

Inhaltsverzeichnis

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 31. Mai 2002 gemäß Beschluss vom 25. April 2002 – Bundestagsdrucksache 14/8855.

Nicht erst seit den schweren Schiffskatastrophen der letzten Jahre (vom Tankerunfall der „Torrey Canyon“ vor den Scilly Islands (1967) über die „Amoco Cadiz“ vor der Bretagne (1978), der „Braer“ vor Schottland (1993), der „Sea Empress“ an der Südwestküste Großbritanniens (1996), der „Estonia“ in der Ostsee (1994) und schließlich der „Erika“ vor der Atlantik-Küste Frankreichs (1999)) ist mit Hochdruck und aktiver deutscher Unterstützung an der Schließung erkannter Sicherheitslücken gearbeitet worden; dabei sind auch völlig neue Sicherheitssysteme eingeführt und fortentwickelt worden.

Die Bundesregierung sieht die Erhöhung der Schiffs- und Verkehrssicherheit im Interesse der Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen und damit auch der Verbesserung des Schutzes der maritimen Umwelt als die derzeit wichtigste internationale Aufgabe im Seeverkehr an. Für dieses Ziel hat sie sich engagiert und vieles erreicht. Die Umsetzung dieser Politik erfolgt auf drei Ebenen:

1 International

In der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), die als einzige internationale Organisation im Rahmen des UN-Seerechtsübereinkommens für weltweite schiffsbezogene Sicherheits- und Verhaltensstandards in den internationalen Gewässern zuständig ist, wurden in den letzten vier Jahren zahlreiche Vorschriften zur Verbesserung der Standards der Schiffe (z. B. Ausphasen der Einhüllentankschiffe, Festlegung einer Ausrüstungspflicht mit automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS)) verabschiedet.

2 Regional

Durch die Europäische Union, die regional die für die Schiffe unter der Flagge eines Mitgliedstaates geltenden Standards der IMO einheitlich umsetzen und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in den Küstengewässern der Europäischen Union Richtlinien für Maßnahmen der Mitgliedstaaten erlassen kann, wurden sicherheitstechnische und umweltschützende Vorschriften in der IMO vorangetrieben.

Daneben wurden regional geltende Standards – soweit dies mit dem Seevölkerrecht vereinbar ist – durch EG-Richtlinien erhöht, z. B. durch die EG-Richtlinie 2000/59/EG, die einen Entsorgungszwang für Abfälle und ölhaltige Rückstände in den Häfen EG-weit einführt. Vorschriften zur Verschärfung der Hafenstaatkontrolle tragen ebenso zu mehr Sicherheit in der Seeschifffahrt bei und dienen gleichzeitig dem Umweltschutz.

Die EG-Richtlinie zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems, die in Kürze verabschiedet wird, macht die IMO-Regelungen zu AIS-Transpondern, Schiffsdatenschreibern und Notliegeplätzen für die EG-Mitgliedstaaten verbindlich und ergänzt sie durch erweiterte Meldepflichten für Schiffe, einen verbesserten Schiffsdatenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sowie Vorschriften für das Ein- und Auslaufen bei schlechten Wetterverhältnissen.

Im Rahmen der Baltic Marine Environment Protection Commission (HELCOM) wurden auf Grundlage der Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area (Helsinki-Übereinkommen) zum Schutz der ökologisch besonders sensiblen Ostsee weitere oder verschärfte Regelungen erlassen, so z. B. das strikte Gebot, Schiffsabfälle in Hafen-Auffangeinrichtungen zu entsorgen – Sportboote eingeschlossen – (Entsorgungszwang, Gebührenpauschale), das im Rahmen der o.g. EG-Richtlinie 2000/59/EG möglich ist, wobei alle Ostseeanrainerstaaten, also nicht nur EG-Staaten, erfasst werden.

3 National

Durch die Bundesrepublik wurden z. B. Lotsannahmepflichten im deutschen Hoheitsgebiet oder Einschränkungen der Seeschifffahrt im Gebiet von Nationalparks bzw. Naturschutzgebieten beschlossen. Eine Verkehrslenkung wird z. B. im Nord-Ostsee-Kanal durchgeführt.

Weitergehende nationale Regelungen haben in dem international geprägten Seeverkehr kaum eine Wirkung, da sie meist nur die Schiffe der eigenen Flagge binden und nicht fremdflaggige erfassen können, unter denen sich auch die meisten unternormigen Schiffe befinden.

Alle genannten Vorschriften tragen zur erhöhten Sicherheit und zum vermehrten Umweltschutz in der Ostsee bei, wobei auf Drängen der Ostseeanrainerstaaten in IMO-Bestimmungen allgemein geltende Sondervorschriften für die Ostsee eingebracht wurden. So wird die Ostsee z. B. als Sondergebiet nach dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) mit strengeren Einleitungsvorschriften besonders geschützt.

Als Reaktion auf die Kollision des Tankers „Baltic Carrier“ mit dem Frachter „Tern“ am 29. März 2001 hat die Bundesregierung Dänemark bei der Durchführung einer außerordentlichen HELCOM-Ministerkonferenz nachdrücklich unterstützt. Auf der Sonder-HELCOM-Konferenz am 10. September 2001, bei der die Bundesregierung durch die Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vertreten war, ist eine „Erklärung über die Sicherheit der Seefahrt und die Verfügbarkeit von Einsatzmitteln für Notfälle im Ostseegebiet“ einstimmig verabschiedet worden, deren Wortlaut in der Anlage 1 beigefügt ist. In dieser Erklärung, zu der die Bundesregierung maßgeblich beigetragen hat, werden u. a. auch alle Themen behandelt, die im Teil II der Resolution der 10. Ostsee-Parlamentarierkonferenz am 3. und 4. September 2001 in Greifswald angesprochen wurden. Die wichtigsten Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf Schiffen und des Meeresumweltschutzes sind gleichzeitig als neue Regelungen zur Änderung des Helsinki-Übereinkommens zum Schutze der Meeresumwelt der Ostsee beschlossen worden. Die nationale Ratifizierung ist eingeleitet.

Darüber hinaus ist von der Ministerkonferenz eine Experten-Arbeitsgruppe eingesetzt worden, die die gemeinsamen europäischen Bemühungen unterstützt, eine europaweite

Kompatibilität der Normen für den Austausch von Daten sicherzustellen. Ihr Ziel ist es, u. a. die nationalen AIS-Überwachungssysteme mit denen der übrigen Ostseeanrainerstaaten zu verknüpfen. Außerdem soll durch die Experten-Arbeitsgruppe die gegenseitige Unterstützung und der Erfahrungsaustausch im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb der nationalen AIS-Überwachungssysteme sichergestellt werden.

Die Umsetzung der von der Ministerkonferenz beschlossenen Maßnahmen wird von einer Arbeitsgruppe der HELCOM-Staaten koordiniert: Ein erster Fortschrittsbericht, der in der Anlage 2 beigefügt ist, wurde von der Helsinki-Kommission im März 2002 gebilligt.

Schließlich soll auf Initiative Deutschlands im Frühjahr 2003 ein gemeinsamer Workshop von HELCOM, IMO und EG zum Thema „Auswirkungen der erhöhten Schifffahrtsdichte in der Ostsee auf die Umwelt“ mit dem Ziel durchgeführt werden, u. a. den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Maßnahmen zu überprüfen, die in der Kopenhagener HELCOM-Erklärung vereinbart worden sind. Bei diesem Workshop wird auch deutlich gemacht werden müssen, dass weitere Maßnahmen zur Erhöhung des Meeresumweltschutzes in der Ostsee notwendig sind, da sich nur ca. 10 % der Schadstoffeinleitungen auf die Schifffahrt beziehen, während ca. 90 % von Land aus geschehen.

In welchem Umfang und wie weit die 18 Forderungen der 10. Ostsee-Parlamentarier-Konferenz (OPK), die in der Anlage 3 beigefügt sind, aufgrund der Kopenhagener HELCOM-Ministererklärung bereits umgesetzt bzw. in die Wege geleitet worden sind, ergibt sich aus der nachfolgenden vergleichenden Übersicht:

OPK-Forderung Nr. 1:

„Prüfung und Untersuchung der Vorteile einer Ausweisung weiterer Teile des Ostseeraumes als ‘besonders empfindliches Seegebiet’“

Die Sonder-Verkehrsministerkonferenz der Ostseestaaten (HELCOM EXTRA 2001, Kopenhagen 10. September 2001) hat die Untersuchung der Vorteile einer möglichen Ausweisung bestimmter Gebiete der Ostsee als Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) beschlossen. Als ersten Schritt dazu stellt die Sea-based Pollution Group der HELCOM die zurzeit in der Ostsee geltenden Vorschriften und getroffenen Maßnahmen zusammen. Dabei wird unterschieden, ob es sich um Vorschriften bzw. Maßnahmen auf internationaler Ebene (IMO), regionaler (HELCOM) oder – darüber hinausgehend – auf nationaler Ebene handelt. Der deutsche Beitrag, nationale Vorschriften und Maßnahmen betreffend, wurde der HELCOM bereits zugeleitet.

OPK-Forderung Nr. 2:

„Einführung einer Lotsannahmepflicht und eines Verkehrsleit- und Informationssystems (VTMIS) auf der T-Route, im Øresund und in der Kadetrinne“

1. Lotsannahmepflicht

Einem sicheren Schiffsverkehr durch die Kadetrinne kommt aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) weiter eine hohe Bedeutung zu. Auch in anderen Staaten werden die Risiken von Schiffsunfällen letzthin deutlicher wahrgenommen.

Alle Ostsee-Anrainerstaaten haben auf der Sonder-Verkehrsministerkonferenz der Ostseestaaten eine Initiative zur Ausweitung der IMO-Empfehlungen zur Lotsannahme bereits auf Schiffen mit den unfallkritischen Tiefgängen von mehr als 11 m statt wie bisher mehr als 13 m beschlossen. Zusammen mit den ebenfalls beschlossenen gezielten Hinweisen für die Schifffahrt auf die IMO-Empfehlungen wird dies die Sicherheit des Schiffsverkehrs in der Ostsee weiter verbessern. Ein entsprechender Vorschlag wurde von Dänemark im Auftrag der HELCOM-Staaten bei der IMO im April 2002 eingebracht.

2. Wegeführungsmaßnahmen

Gemäß einem gemeinsam von Deutschland und Dänemark auf der 47. Sitzung des IMO-Unterausschusses „Sicherung der Seefahrt“ (NAV 47) vom 2. bis 6. Juli 2001 in London eingebrachten Vorschlag trat die Ausdehnung des Tiefwasserweges North-East of Gedser in das Verkehrstrennungsgebiet South of Gedser (Kadetrinne) vorzeitig am 7. Januar 2002 in Kraft. Der von Nordosten kommende Tiefwasserweg wurde somit um 5 Seemeilen in die Kadetrinne hinein erweitert und mit 6 zusätzlichen Tonnen bezeichnet. Die damit verbundene Markierung mittels einer Torbefeuerung wurde in der gleichen Woche abgeschlossen.

Durch die Kennzeichnung des Tiefwasserweges mit Tonnen und einer Torbefeuerung wird den Schiffsführungen, insbesonders tiefgehender Fahrzeuge, die Navigation erleichtert.

Der Schiffssicherheitsausschuss der IMO hat auf seiner 75. Sitzung am 22. Mai 2002 diese Maßnahmen nachträglich billigend zur Kenntnis genommen.

Zur Überprüfung der Wirksamkeit dieser Maßnahme werden Fahrzeuge der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und der Küstenwache eingesetzt.

3. Maritime Verkehrssicherung

Vor dem Hintergrund der internationalen Einführung des „Automatic Identification Systems“ (AIS) zwischen 2002 und 2008 wird von den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen (WSD´en) ein Gesamtkonzept zur Nutzung der zukünftig von der Schifffahrt zur Verfügung gestellten AIS-Daten entwickelt (vgl. auch OPK-Forderung Nr. 9). Ein Zwischenbericht der Arbeitsgruppe „AIS-Betriebs-Konzept“, der sich mit der Implementierung von AIS in Verkehrszentralen und deren Betrieb befasst, wurde bereits fertig gestellt. Danach ist vorgesehen, die maritime Verkehrssicherung auf das gesamte deutsche Hoheitsgebiet und die AWZ auszudehnen und mit Hilfe des AIS durchzuführen (Aufbau VTMIS).

Darüber hinaus wurde mit der dänischen Schifffahrtsverwaltung vereinbart, dass die Verkehrszentrale Warnemünde die Überwachung des Schiffsverkehrs in der gesamten Kadetrinne einschließlich des dänischen AWZ-

Bereiches und die Verkehrszentrale Travemünde die Überwachung des Schiffsverkehrs im gesamten Fehmarnbelt bis zur dänischen Küste durchführt.

Nach Aufbau des auf AIS basierenden Überwachungssystems wird der Schiffsverkehr im deutschen Hoheitsgebiet, im Bereich der deutschen AWZ und im gesamten Bereich der Kadetrinne und des Fehmarnbelts zusammenhängend überwacht werden. Durch einen Datenverbund, mit dem die Verkehrsdaten an die in Fahrtrichtung der Fahrzeuge nächste zuständige Verkehrszentrale weitergegeben werden, erhalten die Verkehrszentralen die Möglichkeit, sich bereits vor Eintritt der Schiffe in ihren Zuständigkeitsbereich auf das Befahren vorzubereiten.

Mögliche auftretende Gefahren können so frühzeitig erkannt und die notwendigen Maßnahmen zur Abwehr eingeleitet werden. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und der Schutz der maritimen Umwelt wird hierdurch deutlich erhöht.

OPK-Forderung Nr. 3:

„Merkblatt über die navigatorischen Eigenheiten besonders gefährlicher Verkehrsflächen (Kadetrinne, etc.) und aktuelles Kartenmaterial“

Über eine sichere Navigation in der Kadetrinne wurde durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in Abstimmung mit dem BMVBW mehrfach in Beilagen zu den Nachrichten für Seefahrer (NfS) in deutscher und englischer Sprache mit Kartenauszug unterrichtet.

Da nur Schiffe mit einem Tiefgang von weniger als 15 Meter die Kadetrinne passieren können, ist eine zusätzliche 17-Meter-Tiefenlinie in den Seekarten von Nutzen. Das BSH hat auf Wunsch des BMVBW nach Abstimmung mit dem dänischen Hydrographischen Dienst die 17-Meter-Tiefenlinie in die Seekarten für das Gebiet der Kadetrinne eingesetzt.

Außerdem wird der Schifffahrt die Verwendung elektronischer Seekartensysteme insbesondere für das Gebiet der Kadetrinne empfohlen (vgl. OPK-Forderung Nr. 8), die (in Verbindung mit GPS) Schiffsort und Kurs automatisch anzeigen.

Als eine weitere Maßnahme werden zusätzlich aktuelle, das Seegebiet betreffende Informationen sowie Hinweise zum Befahren des Verkehrstrennungsgebietes in Form einer Lagemeldung mittels UKW-Sprechfunk durch die Verkehrszentrale Warnemünde ausgestrahlt.

OPK-Forderung Nr. 4:

„Verfahren zur Einweisung von Schiffen in Seenot in einen Nothafen (Nothafenrecht)“

Deutschland hat international eine Initiative zur Erarbeitung eines Entscheidungsverfahrens für die Zuweisung von Notliegeplätzen ergriffen, welche sich an der Richtlinie für den Aufbau eines integrierten Systems der Eingreifplanung für Notfälle auf Schiffen (IMO-Entschließung A.852(20)) orientiert. Die Initiative entspricht inhaltlich auch dem Entwurf einer Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Seeverkehr. Diese Richtlinie fordert die Mitgliedstaaten auf, unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Leitlinien Pläne zur Aufnahme von Schiffen in Not in ihren Hoheitsgewässern zu erstellen und einzuführen.

Im Rahmen des Projektes „Maritime Notfallvorsorge“ wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme zur Nothafenproblematik erarbeitet.

Im Weiteren ist vorgesehen, die Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Küstenländern beim Anlaufen oder der Zuweisung von Notliegeplätzen einschließlich der Kostenregelung in einer Vereinbarung zwischen Bund und Küstenländern zu regeln. Einzelheiten, insbesondere das taktische Einsatzkonzept, werden derzeit erarbeitet.

Mit dieser Vereinbarung soll das im Aufbau befindliche Havariekommando (vergleiche auch Antwort auf Forderung 15) dann die Möglichkeit erhalten, Schiffen in Not geeignete Liegeplätze zuzuweisen.

OPK-Forderung Nr. 5:

„Maßnahmenpakete ERIKA I und II“

Das Paket ERIKA I enthält die folgenden Elemente:

– Weiterentwicklung der Hafenstaatkontrolle: weitere Konzentration der Überprüfungen auf unternormige Schiffe; Verschärfung der Sanktionen; Ausweitung des Informationsaustausches.

– Verstärkung der Vorgaben für Schiffsüberprüfungsgesellschaften (Klassifikationsgesellschaften): Die Anforderungen an Gesellschaften, die die Schiffe im Auftrag der Reeder für die Zeugniserteilung der Flaggenstaaten überprüfen (so genannter „Schiffs-TÜV“), werden verschärft; eine EU-weite Anerkennung (nach Prüfung) derartiger Gesellschaften wird eingeführt.

– Initiative für ein frühzeitiges „Phasing-out“ von Einhüllen-Öltankern bei gleichzeitig beschleunigter Einführung von Doppelhüllen-Öltankern, die bei Unfällen einen besseren Schutz vor Ölschäden bieten.

  Die Richtlinien zu den beiden ersten Vorschlägen sind am 22. Januar 2002 im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht worden und in Kraft getreten.

  Im Oktober 2000 haben die EG-Mitgliedstaaten eine gemeinsame Initiative in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) zur beschleunigten Ausmusterung der Einhüllen-Öltanker auf den Weg gebracht. Die notwendigen MARPOL-Änderungen sind im April 2001 angenommen worden. Demnach werden Einhüllentanker, abgestuft nach ihrem jeweiligen Alter und nach Tankerkategorie, spätestens nach dem Jahr 2015 nicht mehr in die Seehäfen der Mitgliedstaaten einlaufen dürfen. Diese in der IMO vereinbarte Einigung wird in der EU für die Mitgliedstaaten verbindlich im Rahmen einer Verordnung umgesetzt (siehe auch OPK-Forderung Nr. 11).

ERIKA II enthält die folgenden Vorschläge:

1. Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr mit folgenden Maßnahmen:
   - Erweiterung der Meldepflichten, Nutzung von Schiffsmeldesystemen,
   - Verbesserter (elektronischer) Schiffsdatenaustausch zwischen den Mitgliedstaaten,
   - Verbesserung der Schiffswegeführung,
   - Einführung von AIS-Transpondern,
   - Einführung von Schiffsdatenschreibern (Black Boxes),
   - Aufbau von Schiffsverkehrsdiensten (VTS-Systeme) und Überwachung ihrer Nutzung,
   - Vorschriften für das Ein- und Auslaufen bei schlechtem Wetter,
   - Einrichtung von Zufluchtsorten (Notliegeplätze und -häfen),
   - Verbesserte Zusammenarbeit bei der Unfalluntersuchung,
   - Sanktionen bei Verstößen.
2. Einrichtung eines ergänzenden Fonds zur Entschädigung für Ölverschmutzung in europäischen Gewässern, um die gestiegenen Schadenssummen bei Ölunfällen besser und zügiger abwickeln zu können.
3. Gründung einer Europäischen Agentur für Sicherheit im Seeverkehr (European Maritime Safety Agency = EMSA): diese Agentur wird u. a. in folgenden Bereichen mitwirken:
   - Aktualisierung und effiziente Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften zur Schiffssicherheit und Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe,
   - Überprüfung des Gemeinschaftssystems der Hafenstaatkontrolle,
   - Klassifikationsgesellschaften, Fahrgastschiffe und Ausbildung,
   - Entwicklung und Betrieb eines maritimen Informationssystems,
   - Einheitliche Durchführung der Seeunfalluntersuchungen,
   - Beobachtung der ordnungsgemäßen Anwendung der europäischen Schiffsausrüstungsstandards.

Die Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten haben sich auf die Einführung eines Überwachungs- und Informationssystems verständigt. Auch über die Gründung einer europäischen Schiffssicherheitsagentur (EMSA) besteht Einvernehmen. Der Ministerrat (Verkehr) hat am 7. März 2002 über einen überarbeiteten Verordnungsvorschlag politische Einigung erzielt. Nach Behandlung durch das Europäische Parlament könnten beide Regelwerke zügig in Kraft treten.

Die Einrichtung eines ergänzenden Haftungsfonds zur Entschädigung bei Ölverschmutzung wird im Rahmen einer gemeinsamen Initiative der EU-Mitgliedstaaten in der IMO (International Oil Pollution Compensation, IOPC) weitergeführt.

OPK-Forderung Nr. 6:

„Umweltschutzmaßnahmen im Finnischen Meerbusen“

Der von Finnland, Russland und Estland bei der IMO eingebrachte Vorschlag zur Veränderung des Verkehrstrennungsgebietes und zur Schaffung eines obligatorischen Schiffsmeldesystems im finnischen Meerbusen wird von Deutschland unterstützt.

OPK-Forderung Nr. 7:

„Striktere Anwendung des an jeglichen Schiffsverkehr im Ostseeraum gerichteten Verbots, Schiffsabfälle, insbesondere Öl und Abwässer einzuleiten“

Nach den weltweit geltenden Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL 73/78) ist die Ostsee als Sondergebiet gemäß Anlage I (Verhütung der Verschmutzung durch Öl), Anlage II (Überwachung der Verschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe) und gemäß Anlage V (Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll) ausgewiesen. Ferner sieht die noch nicht in Kraft getretene Anlage VI von MARPOL 73/78 (Verringerung der Luftverschmutzung durch Schiffe) vor, dass die Ostsee als Schwefelemissionskontrollgebiet ausgewiesen wird. Damit sind für die Ostsee alle Sondergebietsregelungen hinsichtlich der Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe ausgeschöpft. Die Ostsee ist damit insoweit das weltweit am meisten geschützte Seegebiet.

Darüber hinaus sind speziell für die Ostsee mit dem Übereinkommen von 1992 zum Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets (Helsinki-Übereinkommen) strengere Bestimmungen erlassen worden. Die Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens (Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe) wurde durch folgende Regeln ergänzt:

- Regel 6: Alle Schiffe einschließlich Sportboote, die am oder nach dem 1. Januar 2000 gebaut wurden und über eine Toilette an Bord verfügen, müssen mit einer Abwasserrückhalteanlage ausgerüstet sein, deren Inhalt an Land in eine Hafenauffanganlage entsorgt werden muss. Für Schiffe, die vor dem 1. Januar 2000 gebaut wurden, gilt diese Vorschrift ab dem 1. Januar 2005.
- Regel 7: Vor dem Auslaufen müssen alle Schiffe Schiffsabfälle einschließlich ölhaltiger Rückstände in Übereinstimmung mit MARPOL 73/78 in eine Hafenauffanganlage einleiten (Entsorgungszwang). Nur geringe Abfallmengen dürfen an Bord mitgeführt werden.
- Regel 8: Jede Verbrennung der auf Schiffen erzeugten Abfälle ist an Bord von Schiffen im Küstenmeer der Ostsee-Staaten verboten.

Diese o. g. Regeln werden zurzeit vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und

dem BMVBW im Rahmen der 1. Ostseeschutz-Änderungsverordnung umgesetzt. Die Verordnung wird voraussichtlich im Herbst 2002 in Kraft treten.

Die HELCOM Empfehlung 19/8 („no-special-fee"-System – Einführung einer Pauschalgebühr für die Entsorgung in den Häfen) wird von den Bundesländern umgesetzt, und zwar im Zuge der Umsetzung der Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände (ABl. L 332/81). Ziel ist, sowohl in den Ostseehäfen wie auch in der Nordsee ein einheitliches Gebührensystem zu etablieren, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

OPK-Forderung Nr. 8:

„Verbesserung hydrographischer Dienste und Förderung der Verwendung Elektronischer Seekarten (Electronic Navigational Charts – ENC)"

a) Seevermessung

1997 hat das BSH als zuständige Behörde eine vollständige Vermessung der Kadetrinne mit modernster Technologie (flächendeckend, mit Satelliten-Positionierung) durchgeführt. Diese mit Dänemark abgestimmte Vermessung erstreckte sich auch auf den dänischen Teil der Kadetrinne. Auch alle übrigen deutschen Seegebiete in der Ostsee sind nach den heute gültigen Standards vermessen und die Seekarten entsprechend aktualisiert.

Das BSH kooperiert mit den anderen hydrographischen Diensten der Ostseeregion in einer Regionalkommission, in der bereits Maßnahmen zur Verbesserung der gegenseitigen Abstimmung bei der Durchführung der hydrographischen Vermessungen beschlossen worden sind.

b) Elektronische Seekarten

Das neue Kapitel V des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages (SOLAS) der IMO, das u. a. den gleichwertigen Ersatz der bisher vorgeschriebenen Seekarte durch Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) und ENCs regelt, wird zum 1. Juli 2002 in Kraft treten. Dazu hat Deutschland die ENC für die deutschen Seegebiete in der Ostsee einschließlich der Seehäfen hergestellt und hält sie ständig aktuell. Es beteiligt sich an einem Datenvertriebsdienst, der mit den anderen Anrainerstaaten der Ostsee und den übrigen europäischen Staaten koordiniert ist. Über diesen Datenvertriebsdienst werden die ENCs und die erforderlichen Aktualisierungsdaten der Schifffahrt weltweit zugänglich gemacht. Mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR) werden Werbemaßnahmen zur Verwendung von ECDIS und ENCs vorbereitet.

Das BSH führt, gemeinsam mit den Geräteherstellern, Untersuchungen zur geeigneten Darstellung von AIS-Informationen auf Radargeräten und ECDIS-Systemen durch. Daraus werden entsprechende Vorschläge zur internationalen Normung solcher Darstellungen erarbeitet. Das BSH prüft die Eignung deutscher und dänischer ENC-Daten des Seegebietes „Kadetrinne – Mittlere Ostsee" zur besseren Unterstützung der Navigation in den genannten Gewässern. Daraus folgt eine Zusammenstellung von Empfehlungen für die Optimierung der untersuchten Daten und die Information des dänischen Datenherstellers. Ferner analysiert das BSH Probleme bei der Anwendung von Rasterdaten (ARCS) und privaten ENC-Daten (C-Map) für das genannte Seegebiet und zur Information der Hersteller von ECDIS-Systemen.

OPK-Forderung Nr. 9:

„Automatische Identifikationssysteme (AIS)"

Auf deutsche Initiative ist es gelungen, in einem extrem kurzen Zeitraum mit maßgeblicher deutscher Beteiligung die international erforderlichen Voraussetzungen für eine Ausrüstungspflicht aller Schiffe größer als 300 BRZ mit einem automatischen Schiffsidentifizierungssystem zu schaffen und die entsprechende Änderung des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages (SOLAS) einzuführen. Darüber hinaus ist AIS Bestandteil der Informations- und Überwachungsrichtlinie der EU geworden, die über diese Änderungen hinaus auch die Betriebsbereitschaft von AIS regelt.

Auf Initiative der USA hat der Schiffssicherheitsausschuss der IMO auf seiner 75. Sitzung vom 15. bis 24. Mai 2002 beschlossen, im Dezember 2002 eine diplomatische Konferenz zur Terrorismusbekämpfung im Seeverkehr einzuberufen, in der u. a. eine beschleunigte weltweite Einführung von AIS festgelegt werden soll. Vorgeschlagen (in verschiedenen Alternativen) ist ein verkürzter Einphasungszeitraum bis zum ersten Besichtigungstermin der Sicherheitsausrüstung nach dem 1. Juli 2004 oder am 31. Dezember 2004 bzw. für kleinere Schiffe bis 1. Juli 2006.

Für den Bereich der deutschen Hoheitsgewässer und der Ausschließlichen Wirtschaftszone wird ein auf AIS basierendes Überwachungssystem durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingerichtet. Entsprechende Haushaltsmittel sind eingestellt (siehe auch OPK-Forderung Nr. 3).

OPK-Forderung Nr. 10:

„Die Förderung eines bindenden Berichtswesens für die Schifffahrt"

Die Richtlinie zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr enthält eine Reihe von Melde- und Berichtspflichten:

– Rechtzeitige Anmeldung eines Schiffes vor dem Einlaufen in Häfen eines Mitgliedstaates,

– Meldung von an Bord beförderten gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern vor dem Ein- bzw. Auslaufen,

– Meldung gefährlicher Vorkommnisse oder Unfälle auf See,

– Meldung drohender oder eingetretener Verschmutzung der Gewässer oder Küstenzonen,

– Unterrichtung der zuständigen Behörde durch den Kapitän, wenn dieser bei schlechtem Wetter ihren Empfehlungen zuwiderhandeln will.

OPK-Forderung Nr. 11:

„Ausmusterung von Einhüllen-Öltankern im Ostseeraum bis zum Jahr 2015“

Auf seiner 46. Sitzung im April 2002 hat der Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt der IMO Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978 (MARPOL 73/78) beschlossen, mit denen die schrittweise Abschaffung von Einhüllen-Tankschiffen beschleunigt wird. Nach der geänderten Regel 13 G in Anlage I zu MARPOL 73/78 müssen die in verschiedene Kategorien eingeteilten Tankschiffe mit Einfachhülle gestaffelt nach ihrem jeweiligen Alter in den Jahren ab 2003 bis spätestens 2015 abgeschafft werden. Nach dem IMO-Beschluss können bestimmte Schiffe unter besonderen Voraussetzungen auch noch bis zum Jahre 2017 zum Einsatz zugelassen werden. Im Gegenzug ist es den Vertragsstaaten aber auch erlaubt, diese Sonderregelung nicht zu akzeptieren und das Verbot von Einhüllen-Tankschiffen ab 2015 ohne Ausnahmen strikt anzuwenden. Sie müssen dann die IMO davon unterrichten, dass sie solchen Schiffen die Erlaubnis verweigern werden, ihre Häfen oder der Küste vorgelagerte Umschlagplätze anzulaufen.

Mit der Kopenhagener HELCOM-Erklärung am 10. September 2001 haben die HELCOM Vertragsparteien erklärt, dass sie die geänderte Regel 13 G von Anlage I zu MARPOL 73/78 annehmen, aber die Ausnahmeregelung mit der zeitlichen Lockerung nach 2015 ebenso wie die Mitgliedstaaten der EU nicht in Anspruch nehmen werden. Außerdem verweigern sie Schiffen, die die Flagge eines Nichtvertragsstaates führen und die diese Lockerungsmöglichkeit in Anspruch nehmen, die Erlaubnis, ihre Häfen oder der Küste vorgelagerte Umschlagplätze anzulaufen.

OPK-Forderung Nr. 12:

„Hafenstaatkontrolle“

Als besonderer Erfolg der Sonderkonferenz HELCOM EXTRA ist zu bewerten, dass auch die Staaten, die bisher nicht Mitglied der EU bzw. des Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) sind, bereit sind, ihre Hafenstaatkontrolle nach deren strengen Regeln auszurichten.

Unter dänischer Federführung haben Deutschland und weitere Ostseeanrainerstaaten auf der 35. Sitzung des Hafenstaatkontrollausschusses des Paris MOU vom 6. bis 9. Mai 2002 in Halifax, Kanada, eine Änderung des Handbuches für Besichtiger der Hafenstaatkontrolle erreicht. Danach sollen bei bestimmten Schiffstypen mit Tiefgang (Öl-, Gas- und Chemikalientanker) u. a. die Seekarten besonders gründlich überprüft werden. Die Nutzung von elektronischen Seekarten soll gefördert werden.

OPK-Forderung Nr. 13:

„Förderung einer Sicherheits- und Umweltkultur durch Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens zur Untersuchung von Seeunfällen“

Eine verbesserte Untersuchung von Seeunfällen gemeinsam mit anderen betroffenen Staaten wird in der Bundesrepublik Deutschland zukünftig auf der Grundlage des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes erfolgen, das Bestandteil des Zweiten Seeschifffahrtsanpassungsgesetzes ist und dessen Inkrafttreten unmittelbar bevorsteht. In diesem Zusammenhang wird eine neue Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung in Hamburg eingerichtet, die die Aufgaben nach Abschnitt 3 des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes wahrnimmt.

Die Bundesstelle hat dabei u. a. die Aufgaben, nach Maßgabe des IMO-Codes für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See,

– die Unfallursachen einschließlich der Feststellung wesentlicher Abweichungen vom ISM-Code bei der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen zu untersuchen und

– hierbei mit den Flaggenstaaten und sonstigen Staaten, die ein wesentliches (berechtigtes) Untersuchungsinteresse haben, zusammenzuarbeiten.

OPK-Forderung Nr. 14:

„Wirtschaftliche Anreize, z. B. niedrigere Hafengebühren für Schiffe, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen“

Die Hansestadt Hamburg hat als größte deutsche Hafenstadt seit dem 1. Juli 2001 mit dem zunächst auf fünf Jahre befristeten Green-Shipping-Projekt eine Bonusregelung auf Hafengebühren für einlaufende Schiffe eingeführt, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen. Ca. 30 % aller in Hamburg umgeschlagenen Container werden mit Feederschiffen durch den Nord-Ostsee-Kanal in die Ostsee weitertransportiert bzw. von dort nach Hamburg gebracht.

Daneben wird für umweltfreundlichere Schiffe (Doppelhüllentanker) eine Ermäßigung der Gebühren für Lotsungen gewährt.

Weitere Möglichkeiten werden geprüft.

OPK-Forderung Nr. 15:

„Verfügbarkeit angemessener Notfallkapazitäten (Brandbekämpfungs-, Leichterungs- und Abschleppkapazitäten für Notfälle)“

Die Bundesregierung hat im Mai 2001 erstmalig ein umfassendes Konzept für von staatlicher Seite bereitgestellte Notfallschlepper für die Ostsee beschlossen und die schrittweise Umsetzung eingeleitet. Ziel ist ein Sicherheitsniveau mit Eingreifzeiten von höchstens zwei Stunden an der gesamten deutschen Ostseeküste. Die Kernflotte für diese Aufgaben wird langfristig aus zwei Mehrzweckschiffen (Schadstoff-Unfall-Bekämpfungsschiffe mit hoher Not-

schleppkapazität) des Bundes bestehen, hinzu kommen drei von privaten Reedereien zu charternde Schlepper.

Seit November 2001 werden in Kiel der Schlepper „Bülk“ und in Warnemünde der Schlepper „Fairplay 26“ vorgehalten. Für den Herbst 2002 ist die Charter eines weiteren Hochseeschleppers für den Standort Saßnitz vorgesehen. Die vollständige Umsetzung des Konzepts, die den Umbau des Mehrzweckschiffes „Scharhörn“ und den Neubau eines für die Zwecke der Ostsee optimierten Schadstoff-Unfall-Bekämpfungschiffs einschließt, soll nach der Planung bis Ende 2004 abgeschlossen werden.

Die Notfallschlepper werden der zentralen Einsatzleitung des im Aufbau befindlichen Havariekommandos unterstellt. Mit dieser neuen gemeinsamen Bund-Küstenländer-Einrichtung wird ein zentrales Vorhaben zur Optimierung der nationalen maritimen Notfallvorsorge umgesetzt und die Kernforderung einer im Jahre 1999 eingesetzten Unabhängigen Expertenkommission unter Leitung von Senator a. D. Claus Grobecker erfüllt. Kern der einheitlichen, zentralen Einsatzleitung über alle für den konkreten Einsatz notwendigen Einsatzkräfte des Bundes und der Länder bildet ein in 24-Stunden-Dienstbereitschaft unterhaltenes Maritimes Lagezentrum. Die Zuständigkeiten für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Menschenrettung, Schadstoffbekämpfung, Brandbekämpfung, Hilfeleistung und gefahrenabwehrbezogenen Bergung werden in einem Kompetenzzentrum gebündelt und einer einheitlichen Leitung unterstellt. Das Havariekommando ist mit seinem Maritimen Lagezentrum außerdem die nationale und internationale Meldestelle für Unfälle auf See und maritime Unfallbekämpfung. Für die verstärkte Zusammenarbeit der Ostseeanrainerstaaten im Bereich der maritimen Notfallvorsorge steht damit ein einheitlicher und kompetenter Ansprechpartner bereit.

OPK-Forderung Nr. 16:

„Kooperation der Ostseeanrainerstaaten, sodass die katastrophalen Folgen von Unfällen und technikbedingten Katastrophen verhindert werden.“

Die Bundesregierung hält diese Forderung für wesentlich und hat sie bereits in der Vergangenheit im Rahmen des Helsinki-Übereinkommens (1992) weitestgehend umgesetzt. Mit Dänemark besteht zudem seit vielen Jahren eine bilaterale Vereinbarung über die gegenseitige Hilfeleistung bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (DENGER Plan).

Aber auch eine der Empfehlungen der so genannten „Grobecker-Kommission“ (Havarie des Holzfrachters PALLAS) zielt in dieselbe Richtung; so wurde mit Polen eine operative Vereinbarung für das Seegebiet „Pommersche Bucht“ über die Zusammenarbeit bei Schiffskatastrophen und der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen gefordert, die Ende 2001 abgeschlossen wurde.

Auch mit Schweden steht eine Vereinbarung über eine intensivere Zusammenarbeit im Falle einer großflächigen Meeresverschmutzung kurz vor dem Abschluss. Diese Kooperation wird als Vorsorgemaßnahme gegen die von dem zunehmenden Verkehr tiefgangsbehinderter Fahrzeuge mit gefährlichen Ladungen durch die Kadetrinne ausgehenden Umweltgefahren verstanden. Eine vorgesehene trilaterale Kooperation (Dänemark, Schweden und Deutschland) im Bereich der westlichen Ostsee erweitert und verbessert die – wie sich bei den letzten großen Meeresverschmutzungen (z. B. Kollision der BALTIC CARRIER) gezeigt hat – bestehende gute Zusammenarbeit.

OPK-Forderung Nr. 17:

„Zusammenarbeit der Regierungen bei Umweltsanierungsmaßnahmen in Küstengebieten“

Die Erfahrung zeigt, dass neben Bekämpfungsmaßnahmen auf See häufig Säuberungsmaßnahmen an den Stränden anfallen. In der nationalen Bund/Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen in Deutschland erstreckt sich deren örtlicher Geltungsbereich auf die Hohe See, die Küstengewässer und auch auf die Ufer und Strände.

Da bei manchen seeseitigen Verschmutzungsfällen keine Bekämpfung auf dem Wasser erfolgen kann, sondern allein die Reinigung verschmutzter Küstengebiete möglich ist, sollte die internationale Zusammenarbeit bei der Bekämpfung von Meeresverschmutzungen alle diese Bereiche abdecken.

Die Bundesregierung hat auf der HELCOM EXTRA Konferenz diesen Punkt aktiv vertreten und sich für die Aufnahme eines entsprechenden Zusatzes in Anlage VII des Helsinki-Übereinkommens eingesetzt. Anstelle einer förmlichen Änderung wurde aber lediglich folgender Appell an die Regierungen der Vertragsparteien beschlossen:

> „durch Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ihre innerstaatlichen Fähigkeiten zu einem Einsatz zu stärken, dass sie in der Lage sind, anderen Vertragsparteien Unterstützung und Zusammenarbeit auch bei Einsätzen längs des Meeresufers anzubieten“.

Ferner wurde die zuständige Arbeitsgruppe der HELCOM beauftragt, spezielle Vorschläge für die Ausdehnung der Zusammenarbeit bei Einsätzen längs des Meeresufers zu unterbreiten.

OPK-Forderung Nr. 18:

„Beobachterstatus bei der IMO“

Die Staaten der Ostseeanrainer sind Mitgliedstaaten der IMO und durch ihre Regierungen in den Gremien der Organisation vertreten. Hierdurch ist auch die Information der politischen Gremien der Mitgliedstaaten und deren Einfluss sichergestellt.

Weitere indirekte Informations- und Einflussmöglichkeiten sind über den Beobachterstatus gegeben, der der Europäischen Kommission und der HELCOM als Organe zwischenstaatlicher Einrichtungen bei der IMO eingeräumt wurde. Die Ostseeparlamentarierkonferenz ist bei HELCOM mit Beobachterstatus vertreten, sodass auch auf diesem Weg Einflussmöglichkeiten gegeben sind.

Hierüber hinaus ist die Gewährung eines Beobachterstatus für politische Gremien der Mitgliedstaaten nach den Richtlinien der IMO nicht vorgesehen.

Anlage 1

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN SCHUTZ DER
MEERESUMWELT DES OSTSEEGEBIETS

HELSINKI-KOMMISSION – Kommission für den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets	HELCOM EXTRA 2001 2/1
Außerordentliche Ministertagung Kopenhagen, Dänemark, 10. September 2001	10. September 2001

Tagesordnungspunkt 2	MASSNAHMEN ZUR ERHÖHUNG DER SICHERHEIT DER SEEFAHRT UND DER VERFÜGBARKEIT VON EINSATZMITTELN FÜR NOTFÄLLE IM OSTSEEGEBIET

Erklärung über die Sicherung der Seefahrt und die Verfügbarkeit von Einsatzmitteln für Notfälle im Ostseegebiet (Kopenhagener HELCOM-Erklärung)

Vorgelegt vom Sekretariat

01-1722

noch Anlage 1

2

10. September 2001

ERKLÄRUNG ÜBER DIE SICHERUNG DER SEEFAHRT UND DIE VERFÜGBARKEIT VON EINSATZMITTELN FÜR NOTFÄLLE IM OSTSEEGEBIET

angenommen von der Außerordentlichen HELCOM-Ministertagung
am 10. September 2001 in Kopenhagen

(KOPENHAGENER HELCOM-ERKLÄRUNG)

01-1722

noch Anlage 1

3

Die Kommission, vertreten durch

den Minister für Umwelt und Energie der Regierung des Königreichs Dänemark und den Minister für Handel und Wirtschaft der Regierung des Königreichs Dänemark,

den Minister für Verkehr und Infrastruktur der Regierung der Republik Estland,

den Ständigen Sekretär im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur der Regierung der Republik Finnland,

den Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland,

den Minister für Umweltschutz und Regionalentwicklung der Regierung der Republik Lettland,

den Stellvertretenden Minister für Umwelt der Regierung der Republik Litauen und den Stellvertretenden Minister für Verkehr und Infrastruktur der Regierung der Republik Litauen,

den Stellvertretenden Minister für Verkehr und Seewirtschaft der Regierung der Republik Polen,

den Ersten Stellvertretenden Minister für Verkehr der Regierung der Russischen Föderation,

den Minister für Wirtschaft, Beschäftigung und Infrastruktur der Regierung des Königreichs Schweden

sowie durch den Direktor der Direktion Seeverkehr der Europäischen Kommission in Vertretung des Kommissars für Verkehr und Energie der Kommission der Europäischen Gemeinschaft –

noch Anlage 1

4

VERSAMMELT in Kopenhagen, Dänemark, anläßlich der Außerordentlichen Ministertagung der Helsinki-Kommission am 10. September 2001,

IN ANBETRACHT des Übereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets,

IM BEWUSSTSEIN der Empfindlichkeit der Meeresumwelt des Ostseegebiets und der Bedeutung, die das Ostseegebiet aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, Erholungs- und kulturellen Gründen für die Menschen hat, die rund um die Ostsee leben;

IN DER ERKENNTNIS der Notwendigkeit, in einer die einzelnen Teilbereiche miteinander verbindenden Vorgehensweise – wie sie im Konzept der Nachhaltigkeit ins Auge gefaßt wird – diese gemeinsame Schatzkammer zum Wohle gegenwärtiger und künftiger Generationen zu schützen;

IN ANERKENNUNG DER TATSACHE, daß, wenn Schadstoffe in dieses verletzliche Meer eingebracht werden, sie dort lange Zeit verbleiben;

IN KENNTNIS der bereits unternommenen gemeinsamen Bemühungen der Ostsee-Anrainerstaaten sowie der innerhalb der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation und der Europäischen Gemeinschaft geleisteten Arbeit und mit dem Ausdruck ihrer Genugtuung darüber;

EINGEDENK des Ziels der Helsinki-Kommission, die Beteiligung und Unterstützung der verschiedenen Wirtschaftszweige bei der Umsetzung der politischen Beschlüsse der Außerordentlichen HELCOM-Ministertagung von 1999 (HELCOM EXTRA 99) zu verbessern;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des Communiqués der am 7. Juni 2001 in Hamburg abgehaltenen Zehnten Ministertagung des Ostseerates ("Council of the Baltic Sea States – CBSS") und insbesondere von Anlage 2 dieses Communiqués, die sich mit dem maritimen Umweltschutz und der Sicherheit des Seeverkehrs befaßt, und unter Berücksichtigung der von der am 3. / 4. September 2001 in Greifswald abgehaltenen 10. Ostseeparlamentarierkonferenz ("Baltic Sea Parliamentary Conference – BSPC")

noch Anlage 1

5

verabschiedeten Entschließung und insbesondere von deren Teil II, der sich mit der Schiffssicherheit und mit der Sicherheit der Schiffahrtswege befaßt;

MIT DEM AUSDRUCK der Besorgnis bezüglich der zunehmenden Dichte des Seeverkehrs im Ostseegebiet und der Unfälle, die sich ereignet haben;

IN ANERKENNUNG der navigatorischen Schwierigkeiten, die das Ostseegebiet aufgrund von engen Fahrwassern, von Untiefen, Schärengewässern und aufgrund der Eisdecke in der Winterzeit aufweist;

ÜBERZEUGT von der Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Seefahrt im Ostseegebiet;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG der in naher Zukunft in Kraft tretenden Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Schiffsverkehrsüberwachungs- und -informationssystems für den Schiffsverkehr ("Directive of the European Parliament and the Council establishing a Community vessels traffic monitoring and information system for maritime traffic"), das die Grundlage für ein sämtliche europäische Seegebiete abdeckendes vollintegriertes AIS-Schiffsüberwachungssystems bilden soll;

FERNER ÜBERZEUGT von der Notwendigkeit, die Verfügbarkeit der Einsatz- und Bekämpfungsmittel für Notfälle im Ostseegebiet zu verbessern;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des durch die Entscheidung Nr. 2850/2000/EG [des Europäischen Parlaments und des Rates] ins Leben gerufenen Aktionsprogramms der Europäischen Gemeinschaft, das die Schaffung eines gemeinschaftlichen Rahmens für die Zusammenarbeit im Bereich der unfallbedingten oder vorsätzlichen Meeresverschmutzung vorsieht, wozu die Entwicklung eines Gemeinschaftlichen Informationssystems ("Community Information System – CIS") samt Liste der zur Verfügung stehenden Einsatzmittel sowie die unterstützenden Maßnahmen zur Verbesserung von Techniken und Verfahren für ein Eingreifen während und nach Notfällen gehört;

noch Anlage 1

6

UNBESCHADET internationaler Abkommen und von Rechtsinstrumenten der Europäischen Gemeinschaft;

UNTER FESTSTELLUNG DER TATSACHE, daß der Ausdruck "die Regierungen der Vertragsparteien" im Sinne dieser Erklärung die Regierungen Dänemarks, Deutschlands, Estlands, Finnlands, Lettlands, Litauens, Polens, Rußlands und Schwedens umfaßt –

HAT SICH AUF DIE NACHSTEHENDEN MASSNAHMEN VERSTÄNDIGT:

I Verbesserung bestehender Schiffswegeführungsmaßnahmen im Ostseegebiet

a) Tiefwasserweg nordöstlich von Gedser (DW 17m)

– dadurch, daß die Ausdehnung des Tiefwasserweges nordöstlich von Gedser (DW 17m) um fünf Seemeilen in das Verkehrstrennungsgebiet (VTG) "Südlich von Gedser" hinein, wie sie gemeinsam von Dänemark und Deutschland bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beantragt worden war, unterstützt wurde und daß auf der 47. Tagung des IMO-Unterausschusses "Sicherung der Seefahrt" dessen Unterstützung für eine frühzeitige De-facto-Umsetzung dieser Maßnahme im Januar 2002 gewonnen wurde (vgl. das IMO-Dokument SN/Circ.218)

– dadurch, daß die Kommission an die 75. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (Mai 2002) das Ersuchen gerichtet hat, den obenerwähnten Vorschlag in der Form, wie er vom IMO-Unterausschuß "Sicherung der Seefahrt" auf dessen 47. Tagung gebilligt worden war, anzunehmen, und

– dadurch, daß die Kommission gegenüber den Regierungen Dänemarks und Deutschlands ihre Wertschätzung für deren gemeinsame Vorkehrungen hinsichtlich der Seezeichen und der AIS-Überwachung zur erhöhten Sicherung der Seefahrt in der Kadetrinne zum Ausdruck gebracht hat

noch Anlage 1

7

b) Schiffswegeführungsmaßnahmen im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens

– durch die Unterstützung der Änderungen betreffend die Verkehrstrennungsgebiete sowie der Einrichtung eines neuen Tiefwasserweges im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens, wie er nach dem Bau des neuen Ölterminals in Primorsk, Rußland, in der IMO vorgeschlagen worden war, und

– dadurch, daß die Kommission an die 75. Tagung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (Mai 2002) das Ersuchen gerichtet hat, den obenerwähnten Vorschlag in der Form, wie er vom IMO-Unterausschuß "Sicherung der Seefahrt" auf dessen 47. Tagung gebilligt worden war, anzunehmen

c) Neue Schiffswegeführungsmaßnahmen in der Ostsee

– dadurch, daß sich die Kommission bereiterklärt hat, gemeinsame Vorlagen bei der IMO zu unterstützen, die sich auf nachstehendes beziehen:

  – auf die Notwendigkeit, den Verkehr mit tiefgehenden Schiffen, insbesondere den Verkehr westwärts laufender Tankschiffe, nicht mehr durch das Verkehrstrennungsgebiet vor der Insel Gotland laufen zu lassen

  – auf die Notwendigkeit, eine neue Route für tiefgehende Schiffe südlich des derzeitigen Verkehrstrennungsgebiets zu empfehlen, und

  – auf die Notwendigkeit, ein Verkehrstrennungsgebiet oder eine andere Maßnahme zwischen der Insel Bornholm und dem schwedischen Festland ins Auge zu fassen

d) Neue Schiffswegeführungs- und -meldemaßnahmen im Finnischen Meerbusen

– dadurch, daß sich die Kommission bereiterklärt hat, eine gemeinsame Vorlage von Estland, Finnland und Rußland bei der IMO zu unterstützen, die sich auf nachstehendes bezieht:

noch Anlage 1

8

– auf die Notwendigkeit, das bestehende System der Schiffswegeführung im Finnischen Meerbusen zu erweitern, und

– auf die Notwendigkeit eines neuen verbindlichen Schiffswegeführungs- und Schiffsmeldesystems im Finnischen Meerbusen, einschließlich der Errichtung eines neuen VTMIS-Systems

II Verstärkung der Nutzung von Lotsdiensten auf dem Schiffahrtsweg T und im Øresund

– durch die Erklärung der Bereitschaft, diese Angelegenheit im Rahmen der IMO zu erörtern und insbesondere

– eine gemeinsame Vorlage Dänemarks an die IMO zu unterstützen, in der vorgeschlagen wird, die IMO-Entschließung A.620(15) mit dem englischen Titel "Navigating through the entrances to the Baltic Sea" in der Weise zu erweitern, daß sie eine Empfehlung enthält, wonach alle Schiffe mit einem Tiefgang zwischen 11 und 13 Meter auf dem **Schiffahrtsweg T** einen Lotsen benutzen, so daß

für den **Schiffahrtsweg T** Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, und für den **Øresund** beladenen Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, beladenen Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, empfohlen wird, bei der Fahrt durch die Ostsee-Zugänge einen Lotsen anzunehmen

– weitere Mittel und Wege zu prüfen, mit denen es möglich ist, die Einhaltung der IMO-Entschließungen A.579(14) mit dem englischen Titel "Use of Pilotage Services in the Sound" und A.620(15) mit dem englischen Titel "Navigating through the Entrances to the Baltic Sea" in ihrer jeweils geltenden Fassung zu verbessern

noch Anlage 1

9

– weitere Schritte zu prüfen, die zur Erhöhung der Sicherheit durch die Benutzung von Lotsen in der Ostsee und in den Ostsee-Zugängen getroffen werden können

– durch die Erklärung der Bereitschaft, im Rahmen der Helsinki-Kommission mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, ein System zu schaffen, mit dessen Hilfe

– Schiffe, die von den genannten Entschließungen in ihrer jeweils geltenden Fassung erfaßt werden, beim Auslaufen aus einem Hafen im Ostseegebiet daran erinnert werden, einen Lotsen benutzen

– eine geeignete, – noch zu bestimmende – Stelle in Dänemark unterrichtet wird, wenn Schiffe, die von den genannten Entschließungen in ihrer jeweils geltenden Fassung erfaßt werden, aus einem Hafen im Ostseegebiet auslaufen und für den **Schiffahrtsweg T** oder den **Øresund** bestimmt sind

III Annahme zusätzlicher Maßnahmen zur Sicherstellung verbesserter hydrographischer Dienste und zur Förderung der Verwendung von Datensätzen für elektronische Seekarten (ENC)

a) Neuvermessung von wichtigen Schiffahrtswegen und Häfen

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, einen Mechanismus für die systematische Neuvermessung von wichtigen Schiffahrtswegen und Häfen auszuarbeiten, um sicherzustellen, daß die Sicherheit der Seefahrt nicht durch unzureichende Informationsquellen gefährdet wird Die Vermessung ist nach einer Norm durchzuführen, deren Anforderungen nicht unter denen der neuesten Ausgabe der IHO-Norm S-44 liegen. Das Arbeitsprogramm ist gemeinsam von den für die Vermessung der in Betracht kommenden Seegebiete zuständigen hydrographischen Diensten bis Ende 2002 durchzuführen; die Zielsetzung besteht darin, mit der praktischen Umsetzung im Laufe des Jahres 2003 zu beginnen

noch Anlage 1

10

b) Datensätze für elektronische Seekarten (ENC)

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, sicherzustellen, daß wichtige Schiffahrtswege und Häfen bis Ende 2002 durch ENC erfaßt werden. Die Auswahl der wichtigen Schiffahrtswege und Häfen erfolgt auf der Grundlage der beförderten Mengen an gefährlichen Gütern und der Anzahl an Fahrgästen

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, sicherzustellen, daß weniger wichtige Schiffahrtswege und Häfen bis Ende 2004 durch ENC erfaßt werden

c) Elektronische Navigations-Informations-Systeme (ECDIS)

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ECDIS im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertigen Ersatz zu Papier-Seekarten anzuerkennen

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die an der Beförderung von Fracht zu und von Häfen im Ostseegebiet beteiligt sind, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, daß die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit nachstehendem Ziel treffen:

  – Schiffe mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffe mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffe unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffe, die INF-Ladegut befördern, sind mit ECDIS ausgerüstet

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, als Angelegenheit von besonderem Interesse bis Ende 2002 sicherzustellen, daß die Hafenstaatkontrolle von Papier-Seekarten an Bord von Schiffen mit einem Tiefgang

noch Anlage 1

von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, intensiviert wird

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, an Reeder gerichtete innerstaatliche Informationskampagnen über die Anerkennung von ECDIS im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertiger Ersatz zu Papier-Seekarten, über die Verfügbarkeit von ENC und über die zu erwartenden Vorteile aus der Verwendung von ECDIS durchzuführen

IV Verstärkte Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, innerstaatliche landgestützte Überwachungssysteme für Schiffe auf der Grundlage von AIS-Signalen zu errichten. Die vollständige Überwachung des Ostseegebiets innerhalb des Seegebiets A 1 findet spätestens ab dem 1 Juli 2005 statt

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, in der Ostsee ein gemeinsames Überwachungssystem zu errichten, das auf allen innerstaatlichen AIS-Überwachungssystemen in der Ostsee beruht und Zugriff auf alle diese Systeme gewährt

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, das HELCOM-Sekretariat mit genau festgelegten und vereinheitlichten AIS-Daten zu versorgen, um das Sekretariat in die Lage zu versetzen, einen jährlichen Bericht mit verläßlichen statistischen Angaben über den Schiffsverkehr im Ostseegebiet zu erstellen, der als Grundlage für Risikoanalysen und weiterführende Überlegungen durch die Vertragsparteien dient

– durch Einrichtung einer Experten-Arbeitsgruppe unter der Leitung Schwedens mit Vertretern jeder der Vertragsparteien mit dem Arbeitsauftrag, den gegenseitigen Austausch von AIS-Daten und deren Bereitstellung zu vereinfachen, wozu auch die Errichtung eines Überwachungssystems für den Seeverkehr im

noch Anlage 1

12

Ostseegebiet gehört. (Der Arbeitsauftrag für die Experten-Arbeitsgruppe ist als **Anlage 1** beigefügt)

V *Unterstützung der Maßnahmen der Europäischen Kommission zur Gewährleistung von Schiffssicherheit und Verschmutzungsverhütung*

– durch ein Ersuchen an die Europäische Kommission und HELCOM, zu gegebener Zeit ein Abkommen über die technische Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Seeverkehrssicherheitsbehörde ("European Maritime Safety Agency") und HELCOM auszuarbeiten

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, über ihre Bereitschaft zur Beteiligung an einer Vereinbarung (MoU) zum Aufbau einer Europäischen Plattform für Datenaustausch im Seeverkehr ("European Platform for Maritime Data Exchange") nachzudenken

– durch eine Aufforderung an die Europäische Kommission, die beitrittswilligen Staaten und Rußland, die Teilnahme der beitrittswilligen Staaten und Rußlands an der Europäischen Plattform für Datenaustausch im Seeverkehr ("European Platform for Maritime Data Exchange") zu fördern.

VI *Stufenweises Verbot der Verwendung von Öltankschiffen mit Einfachhülle im Ostseegebiet*

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, die Internationale Seeschiffahrts-Organisation zwecks Weiterleitung an die Vertragsparteien von MARPOL 73/78 davon zu unterrichten, daß sie

  – die Bedingungen, unter denen Schiffen erlaubt ist, ihre jeweilige Flagge zu führen, dahin gehend zu ändern, daß der Betrieb von Schiffen untersagt ist, die möglicherweise nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllen

noch Anlage 1

– davon Abstand nehmen, die Bestimmungen von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b der Neufassung von Regel 13G von Anlage I von MARPOL 73/78 anzuwenden und sie demzufolge den Weiterbetrieb von Schiffen, die berechtigt sind, ihre jeweilige Flagge zu führen und auf die Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b angewandt werden dürfen, nach dem in Regel 13G Absatz 4 genannten Datum nicht gestatten werden

– ab dem 1 Januar 2015 von Regel 13G Absatz 8 Buchstabe b zu dem Zweck Gebrauch machen werden, Schiffen, deren Weiterbetrieb nach dem Jahrestag ihrer Ablieferung im Jahr 2015 auf der Grundlage von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b von Regel 13G gestattet worden war, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen zu verweigern,

- in Ausnahmefällen einem einzelnen Schiff, das nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllt, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen gestatten dürfen, wenn

  - ein Öltanker in Schwierigkeiten ist und auf der Suche nach Landschutz oder nach einem Schutzhafen/geschützten Liegeplatz ist,

  - ein unbeladener Öltanker sich auf dem Weg zu einem Reparaturhafen befindet

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die über Häfen im Ostseegebiet Orimulsion importieren, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, daß die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit dem Ziel treffen, daß Orimulsion in Doppelhüllen-Tankschiffen befördert wird

noch Anlage 1

VII Durchführung der Hafenstaatkontrolle entweder auf Grundlage der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle oder auf Grundlage der Richtlinie Nr. 95/21/EG des Rates in ihrer jeweils geltenden Fassung

– durch einen Appell an die Regierungen Estlands, Lettlands und Litauens, geeignete Schritte zu unternehmen, um so schnell wie möglich Vollmitglieder der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle zu werden

– an die Schiffahrt, insbesondere an die Charterer und Ladungseigentümer, zu appellieren, die in die EQUASIS-Datenbank eingestellten Ergebnisse der im Rahmen der Hafenstaatkontrolle durchgeführten Überprüfungen zu nutzen und auf diese Weise die Grundsätze der "Qualitäts-Charta der Schiffahrt" wirksam anzuwenden

VIII Untersuchung der positiven Wirkungen der Ausweisung bestimmter Teile des Ostseegebiets als "Besonders schutzwürdiges Seegebiet" (PSSA)

– durch eine Analyse der bisherigen Maßnahmen für die Sicherheit des Seeverkehrs sowie der Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen durch die "Sea-based Pollution Group" der Helsinki-Kommission im Hinblick auf eine fortgesetzte Förderung solcher Maßnahmen durch die mögliche Ausweisung bestimmter Seegebiete in der Ostsee als "Besonders schutzwürdige Seegebiete" ("Particularly Sensitive Sea Areas – PSSAs") im Rahmen der IMO.

IX Lieferung systematisierter und aktualisierter Hinweise und Informationen im Zusammenhang mit einer sicheren Schiffsführung an Betroffene, die mit ihren Schiffen das Ostseegebiet befahren

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, solche Informationen in ihre innerstaatlichen Webseiten einzustellen (Eine skizzenhafte Darstellung der gemeinsamen Überschriften und des gemeinsamen Inhalts ist in **Anlage 2** enthalten) und

noch Anlage 1

– durch das Ersuchen, daß Verknüpfungsmöglichkeiten (Links) von der HELCOM-Web-Seite zu den innerstaatlichen Webseiten eingerichtet werden

X Förderung eines Sicherheits- und Umweltbewußtseins durch die Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung

– durch die Feststellung und Dokumentation wesentlicher Abweichungen vom ISM-Code bei der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen sowie durch die Weiterleitung der Ergebnisse an die Schiffahrt auf dem Weg über die IMO mit dem Ziel, angewandte Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern und im Hinblick auf die mögliche Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend vorzugehen

– durch die Anwendung des IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See bei der Zusammenarbeit in Fällen einer Beteiligung an solchen Ereignissen als Flaggenstaat oder sonstiger Staat mit wesentlichen Interessen und im Rechtsrahmen des Datenschutzes die Daten der Schiffsdatenschreiber an solchen Ereignissen beteiligter Schiffe unter ihrer Flagge auszutauschen

– durch ein Ersuchen an HELCOM SEA, zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, eine gemeinsame Datenbank einzurichten, in der die Ergebnisse von Seeunfalluntersuchungen enthalten sind, und hierbei Kriterien für die Entscheidung auszuarbeiten, welche Ergebnisse in die Datenbank aufgenommen werden sollen

XI Sicherstellung ausreichender Einsatzmittel für Notfälle (Brandschutz, Kapazitäten für Notleichterungen und Schlepperkapazitäten für Notfälle)

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, die Einsatzbereitschaft der vorhandenen Einsatzmittel zu gewährleisten

noch Anlage 1

16

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, den Bereich der "Einsatzmittel für Notfälle" zu einem Bereich von hoher Priorität in ihren Bemühungen um den Aufbau der innerstaatlichen Einsatzfähigkeit bei Öl- und Chemikalienunfällen auf See zu machen, und

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, Planungen für eine regionale Zusammenarbeit sowie für die gegenseitige und sofortige Unterrichtung und Unterstützung auszuarbeiten, um eine möglichst hohe Einsatzbereitschaft in den Seegebieten zu gewährleisten, wo ein rasches Eingreifen von äußerster Notwendigkeit ist, wie zum Beispiel in den südwestlichen Teilen der Ostsee, im mittleren Ostseegebiet und im Finnischen Meerbusen

XII Sicherstellung der Verfügbarkeit von Schutzhäfen / geschützten Liegeplätzen

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, die auf diesem Gebiet innerhalb der EG und der IMO geleistete Arbeit, unter anderem die Ausarbeitung von Kriterien für die Auswahl eines Schutzhafens / geschützten Liegeplatzes sowie die einschlägigen Richtlinien hinsichtlich der Planung für die Unterbringung von Schiffen in Seenot, gebührend zu berücksichtigen und aktiv zu unterstützen, um so zu einer weltweiten Lösung zu gelangen

– und durch das Aufbauen auf der Arbeit der EG und der IMO

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot in den Gewässern in ihrem Hoheitsbereich zu erstellen, damit sichergestellt ist, daß jene Schiffe vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde unverzüglich einen Schutzhafen/ geschützten Liegeplatz anlaufen können, und

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, Einzelheiten über die Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot untereinander auszutauschen.

noch Anlage 1

17

XIII Sicherstellung der Verfügbarkeit von ausreichenden Eingreifkapazitäten auf See

– durch ein dringendes Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ihre Verpflichtungen aus verabschiedeten HELCOM-Entschließungen hinsichtlich der innerstaatlichen Möglichkeiten zur Bekämpfung von Öl und sonstigen Schadstoffen zu erfüllen

– durch die Forderung an die Regierungen der Vertragsparteien, Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zu Verfahren für die Bekämpfung von hochviskosem Öl und Orimulsion auf See zu unterstützen

– durch die Forderung an die Regierungen der Vertragsparteien, ein Verzeichnis der zur Rückgewinnung von hochviskosen Ölen verfügbaren Ausrüstung zu erstellen und den Austausch von Informationen über solche Ausrüstungen und deren praktischen Einsatz im Ostseegebiet zu fördern

– durch die Forderung an die Regierungen der Vertragsparteien, weitere Bekämpfungsverfahren für den Einsatz bei Vorhandensein von Eis und bei sonstigen Kaltwasserbedingungen auszuarbeiten

XIV Appell an die Regierungen der Vertragsparteien zur Zusammenarbeit und zur gegenseitigen Unterstützung bei Säuberungsaktionen längs des Meeresufers

– durch ein Ersuchen an die Regierungen der Vertragsparteien, ihre innerstaatlichen Fähigkeiten zu einem Einsatz so zu stärken, daß sie in der Lage sind, anderen Vertragsparteien Unterstützung und Zusammenarbeit auch bei Einsätzen längs des Meeresufers anzubieten

– durch ein Ersuchen an die "Sea-based Pollution Group" der Helsinki-Kommission (HELCOM SEA), der Kommission zu ihrer 23. Sitzung im März 2002 spezielle Vorschläge für die Ausdehnung der Zusammenarbeit bei Einsätzen längs des Meeresufers zur Entscheidung zu unterbreiten

noch Anlage 1

18

XV *Änderung der Anlage IV des Übereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets*

– durch den Beschluß, die HELCOM-Empfehlung 22E/5 mit dem Titel "Änderungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" – " anzunehmen (enthalten in Dokument HELCOM EXTRA 2001, Nr. 3)

XVI *Begrüßung des Angebots von Deutschland, eine gemeinsame Arbeitstagung von IMO, HELCOM und EG zum Thema "Auswirkungen der erhöhten Schifffahrtsdichte in der Ostsee auf die Umwelt" mit dem Ziel auszurichten, den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Maßnahmen zu überprüfen, die im Verlauf der jetzigen Außerordentlichen HELCOM-Ministertagung vereinbart worden sind, sowie mit dem weiteren Ziel, die nachstehenden Punkte zu beraten:*

– die eventuelle Notwendigkeit eines abgestimmten Vorgehens hinsichtlich der Vereinheitlichung von Regeln für den Verkehr im Winter/die Eisklassifikation und hinsichtlich der Vorkehrungen für Eisbrecherdienste während der Winterzeit

– die eventuelle Notwendigkeit der Überarbeitung von HELCOM-Entschließungen im Bereich der Verschmutzungsbekämpfung

noch Anlage 1

Anlage 1

Arbeitsauftrag für die Experten-Arbeitsgruppe

Zur Unterstützung der gemeinsamen europäischen Bemühungen, eine europaweite Kompatibilität der Normen für den Austausch von Daten* sicherzustellen und dabei marktübliche Technologie zu verwenden, und

ausgehend von dem Grundsatz, daß vorhandene Normen sowie die von der IMO festgelegten und von der Europäischen Union ergänzten vereinbarten Datensätze beachtet werden,

bestünde die Aufgabe der Gruppe darin,

– sicherzustellen, daß jedes innerstaatliche AIS-Überwachungssystem mit dem System der anderen Ostsee-Anrainerstaaten verknüpft werden kann;

– zu einer gemeinsamen Vorgehensweise zu gelangen, mit der Lösungen in den Bereichen Betrieb/Technik/Software für das Generieren statistischen Materials geschaffen werden können, zum Beispiel mittels automatischer Aufzeichnung der Vorbeifahrt von Schiffen an einem Meldepunkt;

– sich darüber zu einigen, welche Angaben aufzuzeichnen sind;

– sich über die einschlägigen Meldepunkte zu einigen, um sicherzustellen, daß das erforderliche Quellenmaterial verläßliche statistische Angaben über den Verkehr in den Ostsee-Zugängen und innerhalb der Ostsee enthält;

– sich über die Art und Weise der Lieferung des statistischen Materials an das HELCOM-Sekretariat zu einigen;

– die gegenseitige Unterstützung und den gegenseitigen Erfahrungsaustausch im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb innerstaatlicher AIS-Überwachungssysteme sicherzustellen;

noch Anlage 1

20

- die Frage der Art und Weise des Austauschs von AIS-Daten zwischen den Ostsee-Anrainerstaaten zu erörtern und für diese Frage eine Lösung zu finden;

- den rechtlichen Rahmen für den Umgang mit und die Verwendung von zwischen den Ostsee-Anrainerstaaten ausgetauschten AIS-Daten zu erörtern und für diese Frage eine Lösung zu finden.

*

- Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Schiffsverkehrsüberwachungs- und -informationssystems für den Schiffsverkehr ("Directive of the European Parliament and the Council establishing a Community vessels traffic monitoring and information system for maritime traffic")
- Neue Vereinbarung (MoU) zum Aufbau einer Europäischen Plattform für Datenaustausch im Seeverkehr ("European Platform for Maritime Data Exchange") (Vorschlag der Europäischen Kommission)

noch Anlage 1

21

Anlage 2

Aufbau innerstaatlicher Web-Seiten

Gemeinsame Überschriften für die innerstaatlichen Web-Seiten zum Thema "Sicherheit der Seefahrt"

– Vorwort – Ziel(e)

– Einführung – Angaben des Hafenstaats, das heißt: Angaben über wichtige Schiffahrtswege und Häfen

– Überblick über nautische Grundlagen – höchstzulässiger Tiefgang; höchstzulässige Durchfahrtshöhen; höchstzulässige Länge und Breite des Schiffes; Vorschriften zur Eisklasse

– Angaben zur Reiseplanung – Seekarten; Schiffswegeführungsmaßnahmen; übliche Schiffahrtswege und Häfen

– Dienstleistungen – Lotswesen; Meldesysteme; Bugsier-, Eisbrecher- und VTS-Schiffsverkehrsdienste (samt Angaben zu den Kontaktmöglichkeiten)

– Verfahren für das Vorgehen in Notfällen – Hinweise und Angaben zu den Kontaktmöglichkeiten, einschließlich Angaben zu Schutzhäfen / geschützten Liegeplätzen

– Innerstaatliche Regelungen – Verordnungen, Empfehlungen und so weiter von Bedeutung für die Sicherheit der Seefahrt

– Veröffentlichungen – Sämtliche Veröffentlichungen von Bedeutung

– Verknüpfungen – Links zu Regierungsstellen, Häfen, Anbietern von seefahrtbezogenen Dienstleistungen, und so weiter

01-1722

noch Anlage 1

22

HELCOM-Empfehlung 22E/5

Angenommen am 10. September 2001
unter Berücksichtigung von Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe c
des Helsinki-Übereinkommens

ÄNDERUNGEN VON ANLAGE IV DES HELSINKI-ÜBEREINKOMMENS – "VERHÜTUNG DER VERSCHMUTZUNG DURCH SCHIFFE"

DIE KOMMISSION –

IM BEWUSSTSEIN der Empfindlichkeit der Meeresumwelt des Ostseegebiets und der Bedeutung, die das Ostseegebiet aus wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, Erholungs- und kulturellen Gründen für die Menschen hat, die rund um die Ostsee leben;

IN DER ERKENNTNIS der Notwendigkeit, in einer die einzelnen Teilbereiche miteinander verbindenden Vorgehensweise – wie sie im Konzept der Nachhaltigkeit ins Auge gefaßt wird – diese gemeinsame Schatzkammer zum Wohle gegenwärtiger und künftiger Generationen zu schützen;

IN ANERKENNUNG DER TATSACHE, daß, wenn Schadstoffe in dieses verletzliche Meer eingebracht werden, sie dort lange Zeit verbleiben;

MIT DEM AUSDRUCK der Besorgnis bezüglich der zunehmenden Dichte des Seeverkehrs im Ostseegebiet und der Unfälle, die sich ereignet haben;

IN ANERKENNUNG der navigatorischen Schwierigkeiten, die das Ostseegebiet aufgrund von engen Fahrwassern, von Untiefen, Schärengewässern und aufgrund der Eisdecke in der Winterzeit aufweist;

ÜBERZEUGT von der Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Seefahrt im Ostseegebiet;

UNTER BERÜCKSICHTIGUNG des Änderungsverfahrens für die Anlagen des Helsinki-Übereinkommens, wie es in Artikel 32 des Übereinkommens enthalten ist –

01-1722

noch Anlage 1

BESCHLIESST,

a) die bisherige Regel 4 der Anlage IV – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" – des Übereinkommens von 1992 über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets zu ändern und die neuen Regeln 9 bis 13 für diese Anlage anzunehmen; der geänderte und der neue Wortlaut sind im Anhang abgedruckt;

b) die Verwahrerregierung zu bitten, diese Änderungen zusammen mit der Annahmeempfehlung der Kommission den Vertragsparteien zuzuleiten;

c) festzustellen, daß die Änderungen als angenommen gelten, sofern nicht vor dem 1. September 2002 eine der Vertragsparteien den Änderungen widersprochen hat; und

d) festzustellen, daß die angenommenen Änderungen am 1. Dezember 2002 in Kraft treten;

ERSUCHT die Regierungen der Vertragsstaaten, über die Umsetzung dieser Empfehlung nach Artikel 16 Absatz 1 des Helsinki-Übereinkommens Bericht zu erstatten.

noch Anlage 1

24

HELCOM-Empfehlung 22E/5
ANHANG

Der nachstehende Wortlaut ersetzt den bisherigen Wortlaut von Regel 4 des Helsinki-Übereinkommens:

Regel 4: Anwendung der Anlagen zu MARPOL 73/78

1. Vorbehaltlich der Regel 5 wenden die Vertragsparteien die Bestimmungen der Anlagen I bis V zu MARPOL 73/78 an.

2. Mit dem Inkrafttreten der Neufassung von Regel 13G von Anlage I zu MARPOL 73/78 werden die Vertragsparteien wie folgt verfahren:

a) Sie ändern die Bedingungen, unter denen Schiffen gestattet ist, ihre jeweilige Flagge zu führen, dahin gehend, daß der Betrieb von Schiffen untersagt ist, die möglicherweise nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllen;

b) sie nehmen davon Abstand, die Bestimmungen von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b der Neufassung von Regel 13G von Anlage I von MARPOL 73/78 anzuwenden und werden demzufolge den Weiterbetrieb von Schiffen, die berechtigt sind, ihre jeweilige Flagge zu führen und auf die Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b angewandt werden dürfen, nach dem in Regel 13G Absatz 4 genannten Datum nicht gestatten;

c) sie werden ab dem 1 Januar 2015 von Regel 13G Absatz 8 Buchstabe b zu dem Zweck Gebrauch machen, Schiffen, deren Weiterbetrieb nach dem Jahrestag ihrer Ablieferung im Jahr 2015 auf der Grundlage von Absatz 5 Buchstabe a beziehungsweise Absatz 5 Buchstabe b von Regel 13G gestattet worden war, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen zu verweigern;

noch Anlage 1

d) sie dürfen in Ausnahmefällen einem einzelnen Schiff, das nicht die Vorschriften von Regel 13F in Verbindung mit Regel 13G Absatz 4 erfüllt, die Zufahrt zu ihren Häfen oder vor ihrer Küste gelegenen Umschlagplätzen gestatten, wenn

– ein Öltanker in Schwierigkeiten ist und auf der Suche nach Landschutz oder nach einem Schutzhafen/geschützten Liegeplatz ist,

– ein unbeladener Öltanker sich auf dem Weg zu einem Reparaturhafen befindet.

Es werden die nachstehenden neuen Regeln 9 bis 13 in Anlage IV – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" – eingefügt:

Regel 9: Verbesserte hydrographische Dienste und Förderung der Verwendung von Datensätzen für elektronische Seekarten (ENC)

1. Die Vertragsparteien

a) arbeiten einen Mechanismus für die systematische Neuvermessung von wichtigen Schiffahrtswegen und Häfen aus, um sicherzustellen, daß die Sicherheit der Seefahrt nicht durch unzureichende Informationsquellen gefährdet wird. Die Vermessung ist nach einer Norm durchzuführen, deren Anforderungen nicht unter denen der neuesten Ausgabe der IHO-Norm S-44 liegen. Das Arbeitsprogramm ist gemeinsam von den für die Vermessung der in Betracht kommenden Seegebiete zuständigen hydrographischen Diensten bis Ende 2002 durchzuführen; die Zielsetzung besteht darin, mit der praktischen Umsetzung im Laufe des Jahres 2003 zu beginnen.

b) erstellen Datensätze für elektronische Seekarten (ENC)

i) für wichtige Schiffahrtswege und Häfen bis Ende 2002. Die Auswahl der wichtigen Schiffahrtswege und Häfen erfolgt auf der Grundlage der beförderten Mengen an gefährlichen Gütern und der Anzahl an Fahrgästen;

ii) für weniger wichtige Schiffahrtswege und Häfen bis Ende 2004.

noch Anlage 1

26

2. Die Vertragsparteien

a) anerkennen elektronische Navigations-Informations-Systeme (ECDIS) im Sinne von SOLAS-Kapitel V als gleichwertigen Ersatz zu Papier-Seekarten;

b) verpflichten sich, mit den Versendern und Empfängern von Seefracht in ihren jeweiligen Staaten, die an der Beförderung von Fracht zu und von Häfen im Ostseegebiet beteiligt sind, in Verhandlungen mit dem Ziel einzutreten, sicherzustellen, daß die wirtschaftlich handelnden Beteiligten (zum Beispiel Versender und Empfänger von Seefracht in ihren jeweiligen Ländern) Absprachen mit nachstehendem Ziel treffen:

– Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, wird vorgeschrieben, mit ECDIS ausgerüstet zu sein;

c) stellen als Angelegenheit von besonderem Interesse bis Ende 2002 sicher, daß die Hafenstaatkontrolle von Papier-Seekarten an Bord von Schiffen mit einem Tiefgang von 11 Metern oder mehr, Öltankschiffen mit einem Tiefgang von 7 Metern oder mehr, Chemikalien- und Gastankschiffen unabhängig von ihrer Größe sowie Schiffen, die INF-Ladegut befördern, intensiviert wird.

Regel 10: Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)

Die Vertragsparteien

a) errichten innerstaatliche landgestützte Überwachungssysteme für Schiffe auf der Grundlage von AIS-Signalen. Die vollständige Überwachung des Ostseegebiets innerhalb des Seegebiets A 1 findet spätestens ab dem 1 Juli 2005 statt;

noch Anlage 1

b) errichten in der Ostsee ein gemeinsames Überwachungssystem, das auf allen innerstaatlichen AIS-Überwachungssystemen in der Ostsee beruht und Zugriff auf alle diese Systeme gewährt;

c) erstellen verläßliche Statistiken über den Schiffsverkehr im Ostseegebiet zur Überprüfung der Notwendigkeit weiterer zusätzlicher Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Seefahrt und der Einsatzmittel für Notfälle. Diese Statistiken werden auf der Grundlage von genau festgelegten und vereinheitlichten AIS-Daten erstellt.

Regel 11: Hafenstaatkontrolle

Die Vertragsparteien führen die Hafenstaatkontrolle entweder auf Grundlage der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle oder auf Grundlage der Richtlinie Nr. 95/21/EG des Rates vom 19. Juni 1995 zur Durchsetzung internationaler Normen für die Schiffssicherheit, die Verhütung von Verschmutzung und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen und in Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten fahren (Hafenstaatkontrolle) in ihrer jeweils geltenden Fassung durch.

Regel 12: Förderung eines Sicherheits- und Umweltbewußtseins durch die Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung

Die Vertragsparteien

a) stellen bei der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen wesentliche Abweichungen vom ISM-Code fest, dokumentieren diese und leiten die Ergebnisse auf dem Weg über die IMO an die Schiffahrt mit dem Ziel weiter, angewandte Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern und im Hinblick auf die mögliche Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend vorzugehen, und

noch Anlage 1

b) wenden bei der Zusammenarbeit in Fällen einer Beteiligung an solchen Ereignissen als Flaggenstaat oder sonstiger Staat mit wesentlichen Interessen den IMO-Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See an und tauschen im Rechtsrahmen des Datenschutzes die Daten der Schiffsdatenschreiber an solchen Ereignissen beteiligter Schiffe unter ihrer Flagge aus.

Regel 13: Schutzhäfen / geschützte Liegeplätze

Die Vertragsparteien

a) erstellen Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot in den Gewässern in ihrem Hoheitsbereich, damit sichergestellt ist, daß jene Schiffe vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde unverzüglich einen Schutzhafen / geschützten Liegeplatz anlaufen können, und

b) tauschen untereinander Einzelheiten über die Planungen für die Unterbringung von Schiffen in Seenot aus.

Anlage 2

Anlage 2

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN SCHUTZ DER
MEERESUMWELT DES OSTSEEGEBIETS

HELSINKI-KOMMISSION –
Kommission für den Schutz der
Meeresumwelt des Ostseegebiets

HELCOM 23/2002
2/1

23. Tagung
Helsinki, Finnland, 5. bis 7. März 2002

31. Januar 2002

Tagesordnungspunkt 2 NACHARBEITEN ZU HELCOM EXTRA 2001

Stand der Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung

Vorgelegt vom Exekutivsekretär

Die Teilnehmer der Tagung werden ersucht, den anliegenden Bericht über den Stand der Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung zu billigen.

Hinweis des Sekretariats:

AUS SPARSAMKEITSGRÜNDEN WERDEN DIE DELEGIERTEN HÖFLICH ERSUCHT, IHRE EIGENEN KOPIEN DER UNTERLAGEN ZUR TAGUNG MITZUBRINGEN

Anne Christine Brusendorff

02-1307

noch Anlage 2

2

Stand der Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung

Einführung

1 Für den 3. und 4. Dezember 2001 wurde eine vierte Tagung der "Sea-based Pollution Group" (HELCOM SEA 4/2001) einberufen, um den Stand der Umsetzung der "Erklärung über die Sicherung der Seefahrt und die Verfügbarkeit von Einsatzmitteln für Notfälle im Ostseegebiet" (Kopenhagener HELCOM-Erklärung) sowie der HELCOM-Empfehlung 22E/5 mit dem Titel "Änderungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" zu überprüfen. Das Ziel war, mögliche bei der Umsetzung aufgetauchte Probleme zu erkennen, damit keine Zeit verloren werde; die dahinterstehende Absicht war, sicherzustellen, daß die vollständige Umsetzung spätestens bis zu den festgesetzten Zieldaten erreicht wird. Ein weiteres Ziel war, Angaben über die Umsetzung zu sammeln, um in der Lage zu sein, der HELCOM-Tagung 23/2002 einen Zustandsbericht vorzulegen.

2 Anlage 1 enthält eine Zusammenstellung der von den Vertragsparteien erhaltenen Angaben über Maßnahmen, die zur Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung sowie der HELCOM-Empfehlung 22E/5 getroffen worden sind. Die Anlagen 2 und 3 enthalten die Kopenhagener HELCOM-Erklärung und die HELCOM-Empfehlung 22E/5.

Zusammenfassung des Standes der Umsetzung

3 Es folgt eine Zusammenfassung des Standes der Umsetzung für jeden Absatz in der Kopenhagener HELCOM-Erklärung. Die Fußnotenzeichen nach jeder Überschrift verweisen auf die einschlägigen Absätze in der Kopenhagener HELCOM-Erklärung.

noch Anlage 2

3

Maßnahmen der Schiffswegeführung[1]

4 Tiefwasserweg "Nordöstlich Gedser" (DW 17m)[2]

Von Dänemark und Deutschland sind alle erforderlichen Maßnahmen getroffen worden, um bis Januar 2002 die faktische Umsetzung der Verlängerung des bereits bestehenden Tiefwasserweges "Nordöstlich Gedser" (DW 17m) um fünf Seemeilen in das Verkehrstrennungsgebiet "Südlich Gedser" hinein sicherzustellen. Konkret heißt dies, daß neue Seekarten, einschlägige nautische Veröffentlichungen und Nachrichten für Seefahrer herausgegeben worden sind. Darüber hinaus werden alle Vertragsparteien die Annahme der Änderungen auf der 75. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation unterstützen. Damit wird eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme erreicht.

5 Maßnahmen der Schiffswegeführung im Finnischen Meerbusen[3]

Von Rußland sind alle erforderlichen Maßnahmen getroffen worden, um bis November 2001 die faktische Umsetzung der Änderungen an den bestehenden Verkehrstrennungsgebieten vor den Inseln Hogland (Gogland) und Sommers sowie die Einrichtung eines neuen Tiefwasserweges im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens unter anderem durch die Verbreitung von Nachrichten für Seefahrer sicherzustellen. Darüber hinaus werden alle Vertragsparteien die Annahme der Änderungen und des neuen Vorschlages auf der 75. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation unterstützen. Damit wird eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme erreicht.

---

1 Es wird auf Absatz I der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
2 Es wird auf Absatz Ia der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
3 Es wird auf Absatz Ib der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

4

6 Neue Maßnahmen der Schiffswegeführung in der Ostsee[4]

Es werden alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, damit Schweden im Namen aller Vertragsparteien auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt im Juli 2002 ein Informationsdokument vorlegt. Dieses Dokument unterrichtet über einen neuen empfohlenen Schiffahrtsweg weiter im Süden der Insel Gotland als bisher für südgehende beladene Öltankschiffe mit einem Tiefgang von mehr als 13 Meter. Auf diese Weise wird das Problem im Zusammenhang mit der Benutzung des bestehenden Verkehrstrennungsgebietes südlich der Insel Gotland durch Schiffe mit einem Tiefgang von mehr als 13 Meter gelöst.

Das Risiko von Konflikten mit dem Verkehr in den Gewässern zwischen Bornholm und dem schwedischen Festland dürfte in Zukunft verringert werden. Diese Vorhersage beruht auf der Empfehlung, daß nordgehende Schiffe den Fahrweg in der dänischen AWZ und südgehende Schiffe den Fahrweg in der schwedischen AWZ benutzen sollen, und auf der Tatsache, daß an der Davis-Bank eine neue Tonne ausgelegt worden ist. Dänemark und Schweden prüfen zur Zeit, ob sie im Namen aller Vertragsparteien auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt im Juli 2002 ein Informationsdokument hierzu vorlegen.

Darüber hinaus werden alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, damit Estland, Finnland und Rußland auf der 75. Tagung des Schiffssicherheitsausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation zur weiteren Erörterung auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt einen von allen Vertragsparteien zu unterstützenden gemeinsamen Vorschlag über verbreiterte Einbahnwege innerhalb von Verkehrstrennungsgebieten und verbreiterte Verkehrstrennungsgebiete sowie über ein obligatorisches Meldesystem mit der Bezeichnung VTMIS im Finnischen Meerbusen unterbreiten.

---

4 Es wird auf Absatz Ib der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

Lotswesen[5]

7 Im Rahmen der IMO

Es werden alle erforderlichen Maßnahmen getroffen, damit Dänemark im Namen aller Vertragsparteien auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt einen gemeinsamen Vorschlag über eine Neufassung von IMO-Entschließung A.620(15) unterbreiten kann, durch die eine Erweiterung in Form einer Empfehlung zustandekäme, auf dem Schiffahrtsweg T Lotsen auch für Schiffe mit einem Tiefgang zwischen 11 und 13 Meter anzunehmen.

Seitens Dänemarks besteht die Absicht, auf der 48. Tagung des Unterausschusses der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für die Sicherung der Seefahrt Vorschläge über weitere Schritte zur verstärkten Annahme von Lotsen in der Ostsee und in den Ostsee-Zugängen zu unterbreiten; Dänemark würde diesbezügliche Ideen anderer Vertragsparteien begrüßen.

Damit steht eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahmen unmittelbar bevor.

8 Im Rahmen der Helsinki-Kommission

Die 7. Tagung der Leiter der Delegationen zur Helsinki-Kommission (HELCOM HOD 7/2002) hat den Entwurf einer Empfehlung der Helsinki-Kommission mit dem Titel "Verstärkte Annahme von Lotsen auf dem Schiffahrtsweg T und im Øresund durch Unterrichtung auslaufender Schiffe und Einrichtung eines Frühwarnsystems" befürwortet; dieser Entschließungsentwurf wird dieser Tagung zur Annahme vorgelegt (vergleiche Dokument HELCOM 23/2002, 3/3). Der Entschließungsentwurf enthält die Empfehlung, daß die Regierungen der Vertragsparteien ein System einrichten, mittels dessen Schiffe, die von IMO-Entschließung A.579(14) oder A.620(15) erfaßt werden, beim Auslaufen aus einem Hafen im Ostseegebiet daran erinnert werden, daß ihnen empfohlen

---

[5] Es wird auf Absatz II der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

6

wird, einen Lotsen anzunehmen. Außerdem ergeht an den entsprechenden Ostsee-Hafenstaat die Empfehlung, das dänische Verteidigungsministerium/ die Dienststelle des Admirals der dänischen Flotte davon zu unterrichten, daß ein solches Schiff aus einem Hafen im Ostseegebiet ausläuft und den Schiffahrtsweg T oder den Øresund ansteuert.

Nach der Annahme dieses Entschließungsentwurfs und der Einführung der entsprechenden betrieblichen Verfahren auf innerstaatlicher Ebene durch die Vertragsparteien – was so bald wie möglich, spätestens jedoch zum 1. Januar 2003, geschehen soll – wird eine vollständige Umsetzung erreicht.

Seevermessungsdienste[6]

9 Erneute Vermessung von Hauptschiffahrtswegen und -häfen[7]

Es sind bereits von allen Vertragsparteien Maßnahmen zur Ausarbeitung eines umfassenden Plans für die erneute Vermessung von Hauptschiffahrtswegen und -häfen getroffen worden und, soweit erforderlich, sind Verhandlungen mit Nachbarstaaten geführt worden/werden Verhandlungen mit Nachbarstaaten geführt. Alle erneuten Vermessungen werden nach einer Norm durchgeführt, die nicht weniger streng ist als die neueste Ausgabe der Sonderveröffentlichung IHO S-44. Damit wird bis zu den festgesetzten Zieldaten, nämlich 2002/2003, eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme erreicht.

10 Datensätze für elektronische Seekarten (ENC)[8]

Bis zu den festgesetzten Zieldaten, nämlich bis Ende 2002 beziehungsweise 2004, werden Haupt- und Nebenschiffahrtswege und -häfen durch Datensätze für elektronische Seekarten (ENC) abgedeckt. Dadurch wird eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme erreicht.

---

6 Es wird auf Absatz III der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
7 Es wird auf Absatz IIIa der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
8 Es wird auf Absatz IIIb der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

7

11 Elektronische Navigations-Informations-Systeme (ECDIS)[9]

Nahezu alle Vertragsparteien haben mitgeteilt, daß sie die Internationale Seeschiffahrts-Organisation darüber unterrichten werden, daß sie elektronische Navigations-Informations-Systeme (ECDIS) als gleichwertigen Ersatz für Seekarten in Papierform annehmen werden, wenn das neue SOLAS-Kapitel V am 1. Juli 2002 in Kraft tritt.

Die Vorkehrungen, insbesondere innerstaatliche Informationskampagnen, die zusammen mit kommerziell tätigen Stellen im Hinblick auf die Verwendung von ECDIS getroffen werden, werden voraussichtlich verhältnismäßig lange dauern. Während einige Vertragsparteien bereits Maßnahmen eingeleitet haben, um diese Tätigkeiten auf den Weg zu bringen, sehen sich andere Vertragsparteien wirtschaftlichen Problemen gegenüber, wenn es darum geht, zusammen mit kommerziell tätigen Stellen solche Vorkehrungen zu treffen.

Bis zum festgesetzten Zieldatum, nämlich bis Ende 2002, werden alle erforderlichen Maßnahmen getroffen sein, nachdem es gelungen ist, daß der im Rahmen der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle eingerichtete Hafenstaatkontrollausschuß (PSCC) im Mai 2002 eine Intensivierung der Hafenstaatkontrolle bezüglich Seekarten in Papierform zugesagt hat. Dänemark war für die entsprechende gemeinsame Vorlage beim Hafenstaatkontrollausschuß federführend.

Automatische Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)[10]

12 Innerstaatliche AIS-Überwachungsmaßnahmen

Mit Ausnahme einer Vertragspartei, die auf derzeitige Finanzierungsprobleme hinweist, wird es spätestens zum 1. Juli 2005 eine vollständige Überwachung

9 Es wird auf Absatz IIIc der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

10 Es wird auf Absatz IV der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

des Ostseegebietes innerhalb aller Seegebiete A1 geben, und damit eine vollständige Umsetzung dieser Maßnahme bis zum festgesetzten Zieldatum.

12 Gemeinsame AIS-Überwachungsmaßnahmen in der Ostsee

Maßnahmen zur Umsetzung eines gemeinsamen AIS-Überwachungssystems in der Ostsee sind schon gut vorangekommen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Übermittlung von AIS-Daten an das HELCOM-Sekretariat zur Erstellung eines jährlichen Berichtes über Tendenzen im Seeverkehr zu erwähnen: Die Facharbeitsgruppe "Gegenseitiger Austausch und Lieferung von AIS-Daten" hatte ihr erstes Treffen am 18. und 19. Februar 2002.

Unterstützende Maßnahmen der Europäischen Kommission[11]

14 Die Umsetzung dieses Maßnahmenpakets ruht bis zur Gründung der Europäischen Seeverkehrssicherheitsbehörde. Danach wird zu gegebener Zeit eine Vereinbarung über die technische Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Seeverkehrssicherheitsbehörde und der Helsinki-Kommission ausgearbeitet.

Ebenso muß erst noch das Ergebnis der Arbeit innerhalb der entsprechenden Gremien der Europäischen Gemeinschaft sowie die abschließenden Beratungen über die Europäische Vereinbarung über den Austausch seefahrtbezogener Daten abgewartet werden, bevor es möglich sein wird, dieses Maßnahmenpaket umzusetzen.

Einhüllen-Öltankschiffe[12]

15 Unterrichtung der IMO

Die EU-Verordnung über die beschleunigte Ausmusterung von Einhüllen-Öltankschiffen sieht eine Koordinierung in dieser Angelegenheit innerhalb der

---

11 Es wird auf Absatz V der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
12 Es wird auf Absatz VI der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

EU vor. Die übrigen Vertragsparteien sind zur Zeit dabei, eine Unterrichtung der IMO zu diesem Thema vorzubereiten.

16 Orimulsion

Derzeit importieren lediglich zwei Vertragsparteien Orimulsion. Eine davon hat bereits Vorkehrungen getroffen, durch die sichergestellt wird, daß die Beförderung in Doppelhüllen-Öltankschiffen erfolgt. Trotzdem ist es empfehlenswert, daß alle Vertragsparteien Schritte zur Umsetzung dieser Maßnahme treffen.

Die Frage der Einfuhr/Ausfuhr von Orimulsion wird in Zukunft bei HELCOM SEA mit Vorrang behandelt und die Vertragsparteien sind darum ersucht worden, der Helsinki-Kommission über ihre Orimulsion-Importe/-Exporte Bericht zu erstatten. Sollten weitere Vertragsparteien mit der Einfuhr/Ausfuhr von Orimulsion beginnen, so muß bei HELCOM SEA über ein besonderes Meldesystem für Schiffe nachgedacht werden, die Orimulsion befördern.

An die Europäische Kommission soll mit der Anregung herangetreten werden, die Einrichtung ähnlicher Maßnahmen für andere europäische Gewässer, insbesondere für die Nordsee, zu prüfen.

Hafenstaatkontrolle[13]

17 Zur Zeit werden von Estland, Lettland und Litauen geeignete Schritte unternommen, um so schnell wie möglich Vollmitglieder der Pariser Vereinbarung von 1982 über die Hafenstaatkontrolle zu werden.

Bislang haben lediglich zwei Vertragsparteien Maßnahmen getroffen, um an die Schiffahrt zu appellieren, die EQUASIS-Datenbank zu benutzen, um so zu gewährleisten, daß nur sichere Tankschiffe für den Verkehr im Ostseegebiet gechartert werden und dadurch eine wirksame Anwendung der Grundsätze der "Qualitäts-Charta der Schiffahrt" sicherzustellen.

---

13 Es wird auf Absatz VII der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

10

Besonders schutzwürdige Seegebiete ("Particularly Sensitive Sea Areas" – PSSAs)[14]

18 Zur Zeit wird ein Gesamtverzeichnis bestehender Schiffssicherheitsmaßnahmen im Ostseegebiet erstellt. Die Endfassung des Gesamtverzeichnisses wird die Grundlage für Erörterungen auf der Fünften Tagung der "Sea-based Pollution Group" (HELCOM SEA 5/2002) vom 13. bis zum 17. Mai 2002 bilden, in deren Rahmen die Notwendigkeit zusätzlicher Schiffssicherheitsmaßnahmen im Ostseegebiet sowie die Möglichkeit geprüft werden soll, solche Maßnahmen durch die Ausweisung von Teilen des Ostseegebiets als "besonders schutzwürdiges Seegebiet" zu fördern.

In diesem Sinne sind Schritte eingeleitet worden, um die vollständige Umsetzung dieser Maßnahme bis zum festgesetzten Zieldatum, nämlich bis Ende 2003, sicherzustellen.

Informationen im Zusammenhang mit einer sicheren Schiffsführung[15]

19 In den Ländern der Vertragsparteien sind vorbereitende Maßnahmen mit dem Ziel, einen Online-Zugriff auf systematisch geordnete und aktualisierte Hinweise/Angaben im Zusammenhang mit einer sicheren Schiffsführung zu ermöglichen, schon gut vorangekommen. Der Zugriff erfolgt über Verknüpfungsmöglichkeiten (Links) von der HELCOM-Website zu den Websites auf den Internet-Servern der einzelnen Vertragsparteien.

Seeunfalluntersuchungen[16]

20 Viele Vertragsparteien haben die unter diesem Punkt zusammengefaßten Maßnahmen bereits vollständig umgesetzt, nämlich

---

14 Es wird auf Absatz VIII der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
15 Es wird auf Absatz IX der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
16 Es wird auf Absatz X der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

- Feststellung von Abweichungen von den mit dem ISM-Code angenommenen Verfahren im Rahmen der Untersuchung von sicherheits- oder umweltschutzrelevanten Vorfällen an Bord und von Seeunfällen;

- Weiterleitung der Ergebnisse an die Schiffahrt auf dem Weg über die IMO mit dem Ziel, angewandte Systeme zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern und im Hinblick auf die mögliche Entziehung des Zeugnisses über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften beziehungsweise des Zeugnisses über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen entsprechend vorzugehen;

- in größtmöglichem Umfang Austausch von Schiffsdatenschreibern beteiligter Schiffe unter der Flagge eines Ostsee-Staates;

- Heranziehen der IMO-Entschließung A.849(20) – "Code für die Untersuchung von Unfällen und Vorkommnissen auf See" – für die Durchführung von Seeunfalluntersuchungen mit dem Ziel, die Ergebnisse solcher Untersuchungen gemeinsam zu nutzen.

Die übrigen Vertragsparteien untersuchen entweder in einem ersten Schritt die Notwendigkeit gesetzlicher Änderungen oder sind bereits damit beschäftigt, die bestehende Gesetzgebung zu ändern.

21 Einrichtung einer gemeinsamen Datenbank

Derzeit gibt es keine gemeinsame Position in der Frage der Einrichtung einer gemeinsamen Datenbank mit den Ergebnissen von Seeunfalluntersuchungen für das gesamte Ostseegebiet. Einige Vertragsparteien sind der Auffassung, diese Angelegenheit werde bereits in anderen Organisationen (das heißt: in der IMO) behandelt und falle nicht in den Zuständigkeitsbereich von HELCOM. Eine Vertragspartei glaubt hingegen, das Ziel der vorgeschlagenen Datenbank werde – auch wenn in ihr Schiffssicherheitsangelegenheiten verarbeitet würden – die Verhütung der Meeresverschmutzung aufgrund von Schiffsunfällen im Ostseegebiet sein, weshalb sie in den Zuständigkeitsbereich von HELCOM

noch Anlage 2

12

falle. Die Angelegenheit wird bei HELCOM SEA 5/2002 weiter erörtert.

Sicherstellung der Verfügbarkeit ausreichender Einsatzmittel für Notfälle[17]

22 In den Ländern einiger Vertragsparteien sind Tätigkeiten im Gange/werden in nächster Zeit Schritte eingeleitet, um die Einsatzbereitschaft der vorhandenen Einsatzmittel für Notfälle sicherzustellen und damit in die Lage versetzt zu werden, diese Angelegenheit beim Aufbau von Einsatzkapazitäten in den einzelnen Ländern mit Vorrang zu behandeln. Außerdem wird zur Zeit der Abschluß von Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien geprüft, mit denen dem Fehlen von Einsatzmitteln für Notfälle in manchen Teilregionen im Ostseegebiet begegnet werden soll. Diese Angelegenheit wird als vorrangiges Thema im Arbeitsprogramm von HELCOM SEA geführt, und es wird ein Entschließungsentwurf zu der Frage, wie die Einsatzbereitschaft der vorhandenen Einsatzmittel für Notfälle sicherzustellen ist, zur weiteren Erörterung während HELCOM SEA 5/2002 ausgearbeitet.

Sicherstellung der Verfügbarkeit von Schutzhäfen geschützten Liegeplätzen[18]

23 Alle Vertragsparteien unterstützen die Arbeit innerhalb der IMO, der EG sowie anderer einschlägiger internationaler Organisationen, um die Ergebnisse dieser Arbeit bei der Ausarbeitung innerstaatlicher Planungen für die Aufnahme von Schiffen in Seenot nutzen zu können und anschließend Einzelheiten dieser Planungen auszutauschen.

Sicherstellung der Verfügbarkeit von ausreichenden Eingreifkapazitäten auf See[19]

24 Umsetzung von HELCOM-Empfehlungen auf dem Gebiet der Verschmutzungsbekämpfung

---

17 Es wird auf Absatz XI der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
18 Es wird auf Absatz XII der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.
19 Es wird auf Absatz XIII der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

Das Bemühen um eine vollständige Umsetzung von HELCOM-Empfehlungen auf dem Gebiet der Verschmutzungsbekämpfung muß verstärkt werden. Zur Überwachung der Umsetzung ist beschlossen worden, daß alle Vertragsparteien auf der Fünften Tagung der "Sea-based Pollution Group" (HELCOM SEA 5/2002) über ihre Umsetzung von Empfehlungen von HELCOM SEA auf dem Gebiet der Verschmutzungsbekämpfung Bericht erstatten müssen; weiterreichendes Ziel ist dabei die Vorlage eines Berichts über den Stand der Umsetzung auf der 24. Tagung der Helsinki-Kommission im Jahr 2003.

25 Bekämpfung von hochviskosem Öl/Orimulsion

Während Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zur Bekämpfung von hochviskosem Öl bereits unternommen worden sind/in nächster Zeit unternommen werden, ist dies bei Orimulsion nicht der Fall. Innerhalb der IMO und der EU sind jedoch Arbeiten auf beiden Gebieten im Gange. Die Angelegenheit wird als vorrangiges Thema im Arbeitsprogramm von HELCOM SEA geführt.

26 Gesamtverzeichnis vorhandener Ausrüstung

So unbestritten Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zur Bekämpfung von hochviskosem Öl wichtig sind, so ist es auch eine wichtige Angelegenheit, die vorhandene Ausrüstung richtig/schöpferisch einzusetzen. Diese Frage wird bei HELCOM SEA 5/2002 weiter erörtert werden, wobei das Ziel die Erstellung eines gemeinsamen Gesamtverzeichnisses der verfügbaren Ausrüstung für die Bekämpfung von hochviskosem Öl/Orimulsion ist.

27 Verfahren der Verschmutzungsbekämpfung unter Eisbedingungen

Für die Verschmutzungsbekämpfung unter Eisbedingungen und in sehr kaltem Wasser gibt es einige besondere Verfahren. Ein vom 20. bis 22. November 2001 in Helsinki, Finnland, abgehaltenes Seminar mit dem Titel "Combating Marine Oil Spills in Ice and Cold/Arctic Conditions" hat sich mit den einschlägigen wissenschaftlichen und praktischen Aspekten befaßt, insbesondere mit Verfahren der mechanischen Rückgewinnung, mit dem Verhalten von Öl in Eis

noch Anlage 2

und mit dem Aufspüren von Öl unter einer Eisschicht. Die Europäische Kommission hat beschlossen, daß Vorschläge im Zusammenhang mit Verfahren der Verschmutzungsbekämpfung unter Eisbedingungen und in sehr kaltem Wasser als ein vorrangiges Betätigungsfeld beim Aufruf für die nächste Vorschlagsrunde der Generaldirektion Umwelt auf dem Gebiet der Meeresverschmutzung gelten. Die Vertragsparteien werden die Vorkehrungen für ein von Norwegen und den USA gemeinsam vorgeschlagenes groß angelegtes Öl-in-Eis-Experiment im Nordpolargebiet verfolgen und sich möglicherweise daran beteiligen.

Säuberungsaktionen längs des Meeresufers nach Verschmutzungsvorfällen[20]

28 Im Rahmen ihrer jeweiligen Vorkehrungen zur Verschmutzungsbekämpfung haben alle Vertragsparteien in gewissem Umfang die Möglichkeit, mit ihren eigenen Mitteln Säuberungsaktionen längs des Meeresufers nach Verschmutzungsvorfällen durchzuführen. Deshalb sind auch alle Vertragsparteien in geringerem oder größerem Umfang in der Lage, anderen ihre Unterstützung und Zusammenarbeit bei solchen Aktionen anzubieten.

Die Frage, wie die Zusammenarbeit bei Säuberungsaktionen längs des Meeresufer nach Verschmutzungsvorfällen erweitert werden kann, wird als vorrangiges Thema im Arbeitsprogramm von HELCOM SEA geführt. Alle Vertragsparteien müssen Angaben vorlegen

- über ihre Stellen für den Umgang mit freigesetztem Öl und freigesetzten anderen schädlichen Stoffen längs des Meeresufers;

- über ihre Regelungen, die unmittelbare Auswirkungen auf die Vorbereitungsmaßnahmen auf und die Bekämpfung von Verschmutzungen des Meeresufers durch Öl und andere schädliche Stoffe haben, sowie über sonstige damit zusammenhängende Angelegenheiten;

---

20 Es wird auf Absatz XIV der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

15

- die für den Empfang und den Versand von Meldungen betreffend Verschmutzungen des Meeresufers durch Öl und andere schädliche Stoffe zuständige Behörde.

Eine Zusammenstellung all dieser Angaben wird bei HELCOM SEA 5/2002 erörtert werden; dabei ist das weiterreichende Ziel, auf der 24. Tagung der Helsinki-Kommission im Jahr 2003 konkrete Vorschläge für die Erweiterung der Zusammenarbeit bei Säuberungsaktionen längs des Meeresufer nach Verschmutzungsvorfällen vorzulegen.

Änderungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens[21]

29 Bei der Umsetzung der HELCOM-Empfehlung 22E/5 mit dem Titel "Änderungen von Anlage IV des Helsinki-Übereinkommens – "Verhütung der Verschmutzung durch Schiffe" bis zum 1. Dezember 2002 sieht keine Vertragspartei Probleme. (Hierbei geht es um Änderungen von Regel 4 mit dem Titel "Anwendung der Anlagen zu MARPOL 73/78", von Regel 9 mit dem Titel "Verbesserte hydrographische Dienste und Förderung der Verwendung von Datensätzen für elektronische Seekarten (ENC)", von Regel 10 mit dem Titel "Verwendung automatischer Schiffsidentifizierungssysteme (AIS)", von Regel 11 mit dem Titel "Hafenstaatkontrolle" und von Regel 12 mit dem Titel "Förderung eines Sicherheits- und Umweltbewußtseins durch die Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens für die Seeunfalluntersuchung".)

Gemeinsame Arbeitstagung von IMO, HELCOM und EG [22]

30 Deutschland hat alle Vertragsparteien aufgefordert, zusätzliche Themenvorschläge zur Behandlung auf der im Laufe des Jahres 2002 in Rostock stattfindenden Gemeinsamen Arbeitstagung von IMO, HELCOM und EG zu unterbreiten. "Zusätzlich" bedeutet: zusätzlich zu den bereits feststehenden Themen "Beurteilung des Standes der Umsetzung der auf der Außerordentlichen

---

21 Es wird auf Absatz XV der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

22 Es wird auf Absatz XVI der Kopenhagener HELCOM-Erklärung Bezug genommen.

noch Anlage 2

Tagung der Helsinki-Kommission beschlossenen Maßnahmen", Notwendigkeit der Vereinheitlichung der Regeln für den Schiffsverkehr im Winter/die Eisklassifikation/Eisbrecherdienste" sowie "Möglicher Bedarf für eine Neufassung von HELCOM-Empfehlungen auf dem Gebiet der Verschmutzungsbekämpfung".

Schlußbemerkung

31 Aufgrund der vorstehenden Darstellung ist die Schlußbemerkung gerechtfertigt, daß die Umsetzung der Kopenhagener HELCOM-Erklärung sowie der HELCOM-Empfehlung 22E/5 schon gut vorangekommen ist und daß bei den Maßnahmen, für die ein Zieldatum festgesetzt worden ist, die Umsetzung rechtzeitig erreicht werden wird. Dessenungeachtet besteht die Notwendigkeit, die Bedeutung eines nicht nachlassenden Engagements auf breiter Ebene in jedem einzelnen Land zu betonen. So kann auf manchen Gebieten wie beim Aufbau von Einsatzkapazitäten die vollständige Umsetzung nur durch ein gemeinsames Engagement von für die Bekämpfung von Verschmutzungen zuständigen Stellen und Umweltschutzorganisationen (das heißt: Behörden und Ministerien) erreicht werden.

Anlage 3

Anlage 3

Forderungen der 10. Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald am 3./4. September 2001

	Greifswalder Resolution (04.09.2001)
1.	Prüfung und Untersuchung der Vorteile einer Ausweisung weiterer Teile des Ostseeraums als **„besonders empfindliches Seegebiet“**
2.	Einführung einer **Lotsenpflicht** und eines **Verkehrsleit- und Informationssystems** (VTMIS) auf der T-Route, im Øresund und in der Kadetrinne
3.	**Merkblatt** über die **navigatorischen Eigenheiten** besonders gefährlicher Verkehrsflächen (Kadetrinne, etc.) und **aktuelles Kartenmaterial**
4.	Verfahren zur Einweisung von Schiffen in Seenot in einen Nothafen **(Nothafenrecht)**
5.	**„Maßnahmenpakete ERIKA I und II“**
6.	**Umweltschutzmaßnahmen im Finnischen Meerbusen**
7.	**striktere Anwendung des** an jeglichen Schiffsverkehr im Ostseeraum gerichteten **Verbots, Schiffsabfälle,** insbesondere Öl und Abwässer einzuleiten
8.	Verbesserung **hydrographischer Dienste** und Förderung der Verwendung **Elektronischer Seekarten** (Electronic Navigational Charts – ENC)
9.	**Automatische Identifikationssysteme (AIS)**
10.	die Förderung eines **bindenden Berichtswesens für die Schifffahrt**
11.	**Ausmusterung von Einhüllen-Öltankern** im Ostseeraum bis zum Jahr 2015
12.	**Hafenstaatkontrolle**
13.	**Förderung einer Sicherheits- und Umweltkultur** durch Schaffung eines **gemeinsamen Verfahrens zur Untersuchung von Seeunfällen**
14.	**wirtschaftliche Anreize**, z.B. **niedrigere Hafengebühren für Schiffe, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen**
15.	**Verfügbarkeit angemessener Notfallkapazitäten** (Brandbekämpfungs-, Leichterungs- und Abschleppkapazitäten für Notfälle)
16.	**Kooperation der Ostseeanrainerstaaten**, so dass die katastrophalen Folgen von Unfällen und technikbedingten Katastrophen verhindert werden können
17.	**Zusammenarbeit der Regierungen bei Umweltsanierungsmaßnahmen in Küstengebieten**
18.	**Beobachterstatus** bei der IMO

noch Anlage 3

ENTSCHLIESSUNG
TEIL II

der am 3./4. September 2001 in Greifswald, Deutschland versammelten Teilnehmer der 10. Parlamentarischen Konferenz über Zusammenarbeit im Ostseeraum[2]

Die Teilnehmer der Konferenz

unter Konzentration auf

DIE SICHERHEIT VON SCHIFFEN UND SEEWEGEN
in bezug auf die von den Teilnehmern der 9. Parlamentarischen Konferenz über Zusammenarbeit im Ostseeraum in Malmö verabschiedeten Entschließung, in der diese ihre Parlamente und Regierungen dazu auffordern, die multilaterale Zusammenarbeit zu fördern, um Schiffskatastrophen zu verhindern und zu bekämpfen und internationale Katastrophenschutzmaßnahmen zu organisieren

unter Berücksichtigung

- der Bemühungen des Ostseerates (CBSS) auf seiner Tagung am 7. Juni 2001, der maritimen Sicherheit auf der Ostsee hohe Priorität einzuräumen und eine Reihe von auf internationaler Ebene umzusetzenden Maßnahmen zu unterstützen

- des Anfang Juli 2001 vom NAV-Unterausschuss der International Maritime Organisation (IMO) gefassten Beschlusses, der Ausweitung des Tiefwasserweges nordöstlich von Gedser (DW 17 m) um 5 Seemeilen in das Verkehrstrennungsgebiet südlich von Gedser (der Kadetrinne) zuzustimmen, sowie der Billigung des Unterausschusses für eine frühzeitige Umsetzung dieser Änderung durch Dänemark und Deutschland im Januar 2002

---

[2] Die Mitglieder der Parlamente von Åland, Bremen, der Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Estland, Finnland, Hamburg, Island, Lettland, Litauen, Mecklenburg-Vorpommern, Norwegen, Polen, der Russischen Föderation, Schleswig-Holstein, Schweden, St. Petersburg sowie der Baltischen Versammlung, des Nordischen Rates und der Parlamentarischen Versammlung des Europarats

noch Anlage 3

- der regionalen Tätigkeit der Expertengruppe der Helsinki-Kommission zur Vorbereitung der außerordentlichen Ministerkonferenz am 10. September 2001 in Kopenhagen

- des angehängten, vom Landtag von Mecklenburg-Vorpommern auf Wunsch des Ständigen Ausschusses der Ostseeparlamentarierkonferenz vorgelegten Berichts über aktuelle Probleme in bezug auf maritime Sicherheit auf der Ostsee

fordern den Ostseerat und ihre eigenen Parlamente auf

die Vorbeugung und Bekämpfung von Schiffsunfällen, die Schiffssicherheit, die Sicherheit der Seeschifffahrt sowie die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich – insbesondere auf der Ostsee – weiter und grundlegend zu verbessern und der Sicherheit in der Seeschifffahrt durch Schaffung von Solidarität und einer gemeinsamen Kultur der maritimen Sicherheit in Anbetracht der möglichen katastrophalen Auswirkungen von Unfällen hohe Priorität einzuräumen

insbesondere durch

- die Einleitung einer Prüfung auf internationaler Ebene zur Ausweisung der Kadetrinne als „besonders empfindliches Seegebiet“ (Particularly Sensitive Sea Area – PSSA) und Untersuchung der Vorteile einer Ausweisung weiterer Teile des Ostseeraums als „besonders empfindliches Seegebiet“

- übereinstimmende Bemühungen zur Überzeugung der IMO von der Notwendigkeit eines internationalen Abkommens zur Einführung einer Lotsenpflicht und eines Verkehrsleit- und Informationssystems (VTMIS) auf der T-Route, im Sund und in der Kadetrinne

- die Durchführung geeigneter Maßnahmen, die dafür sorgen, dass den Schiffsführern bei Ankunft in den Ostseehäfen – auch im Rahmen der Hafenstaatkontrolle – ein Merkblatt über die navigatorischen Eigenheiten besonders gefährlicher Verkehrsflächen (Kadetrinne, Finnischer und Bottnischer Meerbusen) und – soweit erforderlich – aktuelles Kartenmaterial zugänglich gemacht wird

- übereinstimmende Bemühungen auf internationaler Ebene für die Festschreibung eines Nothafenrechts, so dass ein Verfahren zur Einweisung von Schiffen in Seenot in einen Nothafen rechtlich verankert wird

- die Ergreifung gleichgerichteter Initiativen, mit dem Ziel, EU-Normen, insbesondere die mit den „Maßnahmenpaketen ERIKA I und II“ angestrebten Festlegungen auf der Ebene der IMO im Rahmen entsprechender internationaler Abkommen verbindlich werden zu lassen

- eine Verbesserung der Sicherheit und Durchführung von Umweltschutzmaßnahmen im Finnischen Meerbusen

noch Anlage 3

- ein verbesserter Umweltschutz durch die striktere Anwendung des an jeglichen Schiffsverkehr im Ostseeraum gerichteten Verbots, Schiffsabfälle, insbesondere Öl und Abwässer einzuleiten

- die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung hydrographischer Dienste und zur Förderung der Verwendung Elektronischer Seekarten (Electronic Navigational Charts – ENC)

- die verstärkte Nutzung von automatischen Identifikationssystemen (AIS)

- die Förderung eines bindenden Berichtswesens für die Schifffahrt im Golf von Finnland, in der Kadetrinne und anderen wichtigen Gebieten der Ostsee

- die schrittweise Ausmusterung von Einhüllen-Öltankern im Ostseeraum bis zum Jahr 2015

- die Durchführung einer Hafenstaatkontrolle auf der Grundlage der Pariser Vereinbarung aus dem Jahr 1982 (*Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*) oder der geänderten Fassung der Richtlinie 95/21/EG des Europäischen Rates

- die Förderung einer Sicherheits- und Umweltkultur durch Schaffung eines gemeinsamen Verfahrens zur Untersuchung von Seeunfällen

- Förderung der Umsetzung von wirtschaftlichen Anreizen, um den Umweltschutz im Schiffsverkehr zu unterstützen, zum Beispiel durch die Einführung niedrigerer Hafengebühren für Schiffe, die bestimmte Umweltkriterien erfüllen

- Sicherstellung der Verfügbarkeit angemessener Notfallkapazitäten (Brandbekämpfungs-, Leichterungs- und Abschleppkapazitäten für Notfälle)

- die Entwicklung im Ostseeraum auf eine Kooperation der Ostseeanrainerstaaten zu begründen, so dass die katastrophalen Folgen von Unfällen und technikbedingten Katastrophen verhindert werden können

- die Überzeugung der Regierungen des Ostseeraums, bei Umweltsanierungsmaßnahmen in Küstengebieten miteinander zusammenzuarbeiten und einander zu helfen

- einen Beobachterstatus für die Konferenz der Peripheren Küstenregionen Europas (CPMR) und der Ostseeparlamentarierkonferenz (BSPC) bei der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) zu erreichen

noch Anlage 3

fordern die Teilnehmer der außerordentlichen Ministerkonferenz am 10. September 2001 (Helcom Extra 2001) auf

- in bezug auf die oben erwähnten Maßnahmen gegenseitiges Einvernehmen zu erzielen

sind übereingekommen

- eine Arbeitsgruppe zum Thema „Sicherheit der Seeschifffahrt auf der Ostsee" einzusetzen, in die jedes an der Ostseeparlamentarierkonferenz teilnehmende Parlament ein Mitglied entsenden kann und die weitere Vorschläge zur Beschlussfassung im Rahmen der nächsten Ostseeparlamentarierkonferenz vorbereiten soll.

Anhang: Bericht über aktuelle Probleme in bezug auf die Sicherheit der Seeschifffahrt auf der Ostsee, vorgelegt vom Landtag von Mecklenburg-Vorpommern auf Wunsch des Ständigen Ausschusses der Ostseeparlamentarierkonferenz



Druck: MuK. Medien- und Kommunikations GmbH, Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28 / 3 82 08 40, Telefax: 02 28 / 3 82 08 44
ISSN 0722-8333